



# Hållbara utformningslösningar och lokala förvaltningsstrategier för omvandling av befintlig kvartersstad

Kerstin Phan & Linnéa Joseph

Självständigt arbete, 30hp  
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU  
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning  
Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram  
Alnarp 2021

# **Hållbara utformningslösningar och lokala förvaltningsstrategier för omvandling av befintlig kvartersstad**

*Sustainable design solutions and local management strategies for the transformation of an existing neighborhood*

**Kerstin Phan & Linnéa Joseph**

## **Handledare:**

Linn Osvalder, Sveriges Lantbruksuniversitet, Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

## **Bitr. handledare:**

Arne Nordius, Sveriges Lantbruksuniversitet, Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

## **Examinator:**

Victoria Sjöstedt, Sveriges Lantbruksuniversitet, Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

## **Bitr. examiner:**

Matilda Alfengård, Sveriges Lantbruksuniversitet, Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Omfattning:** 30 hp

**Nivå och fördjupning:** A2E

**Kurstitel:** Independent Project in Landscape Architecture

**Kurskod:** EX0859

**Program:** Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

**Kursansvarig inst.:** Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2021

**Omslagsbild:** Kerstin Phan & Linnéa Joseph

**Nyckelord:** *hållbar stadsutveckling, hållbar utformning, tillfällig arkitektur, lokal förvaltning, grön länk*

**Sveriges lantbruksuniversitet**

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning



# Abstract

Global population growth means that immigration to urban communities is rising, and today half of the world's population live in cities. Designing urban spaces that promote sustainable mobility, become more accessible and provide opportunities for more space for greenery and new types of activities thus become an important strategy for a more sustainable city. To be able to implement this, new types of planning, management and user participation are required. How this can happen in existing urban environments is a major challenge and will in this study be investigated through a design proposal on Norregatan in Malmö. The methods we have used to come up with the design proposal and management strategies are review of literature and documents, reference projects, observations and trials of strategies in the form of visualizations in plan and perspective.

The passage will function as a quietway that benefits pedestrians and cyclists and has its own value with temporary architectural solutions. Strategies to be used to implement the sustainable design solutions will make local citizens open their eyes to alternatives other than the car, realize what added value and effects can be created due to this, and create interest in taking care of the common environment.

The design largely consists of temporary solutions that can be developed, adapted and refined according to the users' wishes. The result of the temporary architecture does not make the area sustainable, but is a strategy to steer users in a sustainable direction and later be able to make major changes. Through management and participation, behaviors and attitudes can change and lead to reduced car use, which is a requirement for existing urban environments to be permanently sustainable. The project, its design and management strategies, will be a strategy to reduce car use, which in turn can lead to sustainable urban development.

# Sammandrag

Den globala befolkningsökningen innebär att inflyttningen till urbana samhällen stiger, och idag lever hälften av världens befolkning i städer. Att utforma stadsrum som främjar en hållbar mobilitet, blir mer tillgängliga och ger möjlighet till mer plats för grönska och nya typer av aktiviteter blir därmed en viktig strategi för en mer hållbar stad. För att kunna implementera detta krävs det nya typer av planering, förvaltning och brukarmedverkan. Hur detta kan ske i befintliga stadsmiljöer är en stor utmaning och kommer i detta arbete att undersökas genom ett gestaltungsförslag på Norregatan i Malmö. Metoderna som vi använt oss av för att utforma stråket och för att komma fram till förvaltningsstrategier är granskning av litteratur och dokument, referensprojekt, observationer och prövningar av strategier i form av visualiseringar i plan och perspektiv.

Stråket kommer att fungera som en grön länk som gynnar gång- och cykeltrafikanter och har ett eget vistelsevärde med tillfälliga arkitekturlösningar. Strategier som ska användas för att implementera de hållbara utformningslösningarna ska få de lokala medborgarna att öppna ögonen för andra alternativ än bilen, se vilka mervärden och effekter som kan skapas tack vare detta, samt skapa intresse för att ta hand om den gemensamma miljön.

Utformningen består till stor del av tillfälliga lösningar som kan utvecklas, anpassas och förfinas efter användarnas önskemål. Resultatet av just den tillfälliga arkitekturen gör inte området hållbart utan är ett medel för att kunna styra användarna i en hållbar riktning och senare kunna göra större förändringar. Genom förvaltning och deltagande kan beteenden och attityder förändras och leda till minskad bilanvändning som är ett krav för att befintliga stadsmiljöer ska kunna bli permanent hållbara. Projektet, dess utformning och förvaltningsstrategier, blir en strategi för att minska bilanvändandet, vilket i sin tur kan leda till en hållbar stadsutveckling.

# Innehållsförteckning

<b>INLEDNING</b>	<b>6</b>	<b>PLATSBESKRIVNING</b>	<b>21</b>
Bakgrund	6	Platsens förutsättningar	21
Relevans, syfte, mål & frågeställning	7	Områdets trafikflöden	22
Avgränsning	7	Områdets verksamheter	24
Metod	8	Områdets grönska	26
Observationer	8	Nulägesbeskrivning av det framtida stråket	27
Litteratur & dokument	9	Paulibron	27
Referensprojekt	9	Skolområdet	28
Mäster Johansgatan	9	Affärsgatan	29
Sommargator	10	Drottningtorget	30
Claesgatan	10	Kanalen	31
Friisgatan	10	SWOT-analys	32
Södra Förstadsgatan	11		
Folkets park	12	<b>VISUALISERINGAR</b>	<b>33</b>
Sammanfattning	12	Stråket och dess entré	33
Prövning av strategier	13	Skolområdet #1	35
		Skolområdet #2	38
<b>TEORETISKT RAMVERK</b>	<b>14</b>	Affärsgatan	41
Hållbar stadsutveckling	14	Drottningtorget	43
Hållbar mobilitet	15	Kanalen	45
Strategier för att främja hållbar mobilitet	15	Implementering & förvaltning	47
Nudging och beteendepåverkan	15	Förändring av beteende och attityd för att minska bilanvändandet	47
Mobility management	16	Brukarmedverkan	48
Traffic Calming	16	Samverkan	48
Shared Space	16	Uppföljning	49
Delningstjänster	17		
Urban grönska	17	<b>DISKUSSION &amp; SLUTSATS</b>	<b>50</b>
Blågröna lösningar	18	Diskussion	50
Gröna tak och väggar	18	Metoddiskussion	53
Markmaterial	18	Framtiden	54
Biofilter	18	Slutsats	54
Tillfällig arkitektur	19		
Brukarmedverkan & förvaltning	20	<b>REFERENSLISTA</b>	<b>55</b>

# Inledning

Här beskrivs problemformuleringen till arbetet och dess relevans ur ett hållbarhetsperspektiv, samt dess syfte, mål och frågeställning. Arbetets avgränsningar förklaras i detta kapitel och dess metod beskrivs för att kunna ge en inblick i hur vi har gått till väga för att komma fram till vårt resultat och slutsats.

## Bakgrund

Den globala befolkningsökningen innebär att inflyttningen till urbana samhällen stiger, och idag lever hälften av världens befolkning i städer. Om stadsutvecklingen inte hinner med blir det svårare att erbjuda stadens invånare en god livskvalitet när brister i infrastruktur, miljöproblem, arbetslöshet, kriminalitet och dålig hälsa är vardag på många håll. En hög befolkningstäthet medför att stadsmiljöer möter problem på både sociala, ekonomiska och ekologiska plan både inom och bortom stadens gränser (Hedenfelt, 2013).

För att kunna utveckla en mer hållbar stad måste staden och dess transportsystem formas till att fler människor, oavsett ålder, kön och socioekonomisk bakgrund får tillgång till den. Att skapa förutsättningar och styra mot en mer balanserad färdmedelsfördelning skapar tillgänglighet för fler i stadsmiljön. En ökad hållbar mobilitet gör att fler människor får tillgång till kvalitativa stadsmiljöer och stadsliv som skapar förutsättningar till att människor möts likaså som innovationer och kultur skapas (van Wee, 2013; Malmö stad, 2016). Omgivningens utformning har stor inverkan på användningen och i ett redan fullt utbyggt område är det svårare att göra sådana förändringar (Stanley, Stanley & Hansen, 2018).

Att satsa på strategier för en hållbar mobilitet gör att stadsrummen får mer plats för aktiviteter och grönska. Grönska och vatten behöver ta mer plats i en tätare stad då det är väsentligt för att kunna förbättra invånarnas hälsa och rekreationsmöjligheter, mildra effekter av klimatförändringar, öka den biologiska mångfalden, bevara ekosystemens produktionsförmåga, förbättra luft- och vattenkvaliteter samt bidra till en attraktiv stad (Malmö stad, 2019; Lamond & Everett, 2019). Grönblå miljöer fungerar som ett ekologiskt nätverk som behöver planeras strategiskt i staden (Malmö stad, 2019).

För att de grönblå rekreationsvärdena i staden ska kunna implementeras på ett hållbart sätt krävs det att den lokala allmänheten deltar i nya förvaltningsmetoder. Engagemang behövs för att åstadkomma förändringar i beteende och detta sker ofta genom kommunikation av potentiella fördelar, för att uppmuntra samhällen att uppskatta och värdera grönskan (Lamond & Everett, 2019). I detta arbete ligger fokus på den lokala förvaltningen. I dagsläget regleras ofta gator, torg och parker av lokala myndigheter. Detta brukar ofta begränsa specifika typer av användning, uppförande och aktiviteter (Foster, 2013:66). Genom att se dessa platser som gemensamma urbana resurser ges istället allmänheten möjlighet till att vara delaktiga i förvaltningen av sin lokala miljö och kan förändra synen på allmänna utrymmen i staden (Thackara, 2015). I detta projekt vill vi diskutera möjligheter till att involvera medborgare i förvaltningen av sin lokala miljö.

Att utforma stadsrum som främjar en hållbar mobilitet, blir mer tillgängliga och ger möjlighet till mer plats för grönska och nya typer av aktiviteter blir därmed en viktig strategi för en mer hållbar stad. För att kunna implementera detta krävs det nya typer av planering, förvaltning och brukarmedverkan. Hur detta kan ske i befintliga stadsmiljöer är en stor utmaning och kommer i detta arbete att undersökas genom ett gestaltningsförslag längs Norregatan. Genom att visualisera i plan och perspektiv kan vi pröva de olika hållbara utformningslösningarna för att tydligare se om de kan fungera rent praktiskt i sin kontext. Visualiseringarna blir också ett sätt att kommunicera strategierna som tagits fram under arbetets gång.



# Relevans, syfte, mål & frågeställning

I Sverige är Malmö en av de snabbast växande städerna och planerar inför att bli en stad på 500.000 invånare. Malmö stad vill vara framstående inom hållbar stadsutveckling och har i dagsläget många projekt för att främja en social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Kommunen menar också att hållbara lösningar är mer ekonomiskt hållbara i längden och värda att satsa på (Malmö stad, 2018a). Med tanke på dessa faktorer är Malmö en intressant stad att utgå från i genomförandet av ett projekt inom hållbar stadsutveckling.



Egen illustration. (2021). Stråkets placering [illustration].

Platsen som vårt projekt behandlar är placerad centralt i staden längs med Drottningtorget och ner mot Paulibron. Området består idag av sluten kvartersstad med mycket bostäder och verksamheter, men också närhet till grönområden och promenadstråk, som hade kunnat ge goda förutsättningar för ett rikt stadsliv. Trots att det är en del av Malmös centrum tar biltrafiken stort ytanspråk i området. Detta ger en negativ påverkan på stadsmiljön i dagsläget genom bland annat buller, utsläpp och mindre plats för grönska och rekreationsvärden. Att förändra en redan befintlig urban miljö att bli mer hållbar medför många svårigheter.

**Syftet** med denna studie är att bidra med idéer kring hållbara strategier för utformning och förvaltning av befintlig kvartersstad.

**Frågeställningen** vi utgår från i denna studie är därmed:

*Hur kan strategier för beteendeförändring minska bilanvändandet och bidra till mervärden och positiva effekter i en omgestaltning av befintlig kvartersstad i Malmö för en hållbar stadsutveckling?*

## Avgränsning

I studien har en del avgränsningar gjorts för att kunna passa inom tidsramen och inom vårt kunskapsområde. Den första avgränsningen som gjorts är i metoden. Metoden har valts baserat på den rådande pandemin och restriktionerna som den medför. Detta innebär att arbetet gjorts så mycket som möjligt på distans.

Vi har valt att använda oss av visualiseringar som en del av vår metod då vi utöver denna utbildningen inom hållbar stadsutveckling har kandidatexamen inom byggd miljö med fokus på kommunikation och visualisering. Visualiseringarna blir ett sätt att både pröva utformningslösningarna vi kommit fram till, samt kommunicera dem på ett lättförståeligt vis. Då detta är vårt kompetensområde har vi också behövt göra avgränsningar inom områden vi inte har god kunskap inom som exempelvis trafikplanering och tekniska aspekter. Istället ligger fokus på strategier för minskad plats för bilar, mer grönska och medborgarmedverkan.

# Metod

Metoderna som vi använt oss av för att komma fram till vårt resultat och slutsats är observationer, referensprojekt, litteratur och dokument samt prövningar av strategier i form av visualiseringar i plan och perspektiv.

## Observationer

För att skapa en grundlig förståelse för platsen har vi gjort observationer i området. Observationsstudier kräver att ett urval av observationer görs, med hänsyn till vad som är möjligt att studera och med hänsyn till vad som är lämpligt att studera för att besvara undersökningens problemfråga (Alvehus, 2019:95). Observationerna har gjorts genom att fotografera, lyssna och titta. Det som har observerats är: rörelse i området och aktiviteter, trafikflöden, verksamheter och dess öppettider, andel grönska och hur platsen upplevts av oss som besökare och observatörer. Dessa observationer har sedan resulterat i kartor och diagram. Metoden kallas för dold observation och innebär att vi som observatörer inte gjort oss kända för de som observerats. Metoden fungerar bra i publika miljöer så observatören inte påverkar utgången och det går att se förhållanden i den sociala miljön som inte synliggjorts annars. Svårigheterna med metoden är att det är svårt att göra anteckningar och observationerna grundar sig mycket på observatörens minne (Alvehus, 2019:95). Genom att göra dessa typer av undersökningar så ges det större frihet senare i skapandeprocessen (Hutchinson, 2019).

Med hjälp av observationsstudierna kunde vi se hur människorna i området rörde sig och med vilket transportsätt. Detta ledde till begränsningar i utformningen då det på stråket finns flertalet garagesomdeboende är beroende av. Vi kunde också se vilka verksamheter som låg i området. Detta har styrt förslaget i en viss riktning då de olika verksamheterna möjliggör för olika typer av aktiviteter och brukargrupper. Även den tillgängliga grönskan i området har påverkat förslaget på så sätt att vi kände att det behövdes till större del då det idag inte finns mycket grönska tillgänglig för allmänheten.

Som besökare har vi försökt se på landskapet objektivt, vilket är viktigt (Whinston Spirn, 1998 refererad i Smedberg, 2020). För att kunna göra detta på ett så trovärdigt sätt som möjligt är det viktigt att användarna av platsen får vara delaktiga i planeringen. Tyvärr har detta inte kunnat göras på det sätt vi egentligen velat på grund av den rådande pandemin och restriktionerna som den medför. Därför har vi inte kunnat få användare av platsen att medverka så som vi önskat för att få ett så bra resultat som möjligt. Observationerna har därmed blivit av ännu större vikt för att kunna förstå platsen och dess användare.

Under platsbesöken har vi tagit fotografier som beskriver den aktuella situationen. För att undersökningen ska ha betydelse krävs det också att det sker en tolkning eller analys (Moore, 2009). Vi har analyserat platsen ur ett hållbarhetsperspektiv som resulterat i en SWOT-analys, som ger en överblick över nuläget styrkor och svagheter samt framtidens möjligheter och hot (Boverket, 2021a). Denna analys har legat till grund för att komma fram till utformningslösningarna. Redan tidigt använde vi oss av fotografierna för att själva kunna visualisera hur platsen skulle kunna utvecklas, vilket varit en god utgångspunkt i vidare utformning.



Egen illustration. (2021). Skiss över stråket [illustration].

## Litteratur & dokument

Litteratur och tidigare forskning som använts under litteraturstudien har oss tillhandahållits under masterprogrammets gång och handlar om hållbar stadsutveckling, hållbar mobilitet, förvaltning och gröna lösningar. Vi har även sökt i databaser såsom DiVA och Google Scholar för att hitta möjliga nya källor. Sökord som använts har varit: *gröna stråk*, *gröna lösningar* och *tillfällig arkitektur*. Även dokument från Malmö stad, Trafikverket, FN och Riksdagen har använts för att förstå begrepp och åtgärder som tas i dagsläget. Litteratur och dokument har legat till grund för att kunna förstå problembeskrivningen och målet med arbetet.

## Referensprojekt

För att komma fram till lösningar som fungerar i vårt projekt har vi undersökt andra platser i Malmö för att få inspiration. Först tittade vi på områden som utvecklats med idén om att vara hållbara såsom Västra Hamnen, Augustenborg och Hyllie. Efter att ha studerat dessa områden insåg vi att de krävde stora åtgärder eller omställningar, såsom nya energilösningar och avfallshanteringssystem. Detta ansåg vi vara alldeles för stora ingrepp att göra på endast ett stråk, utan kräver att hela kvarteret utvecklas. Därför började vi titta på mindre projekt som endast berör utemiljön och som anpassats i efterhand för att minimera personbilstrafiken.

För att få inspiration om utformning av gator som anpassats i efterhand till att minska biltrafiken har vi tittat närmre på Mäster Johansgatan och några sommargator i Malmö. Vi har även tittat på Södra Förstadsgatan och förslaget att göra denna bilfri. Till sist har vi även tittat på Folkets park i Malmö för att hitta intressanta tillfälliga lösningar.

### Mäster Johansgatan

Mäster Johansgatan i Malmö är beläget i Gamla väster och sträcker sig från Lilla torg till Norra Vallgatan. Idag är gatan en väldigt attraktiv gågata som prioriterar fotgängare och cyklister. Då området består av mestadels restauranger, hotell och bostäder lockas många besökare hit. Trots att gatan är avstängd för biltrafik finns behovet att korsa gatan med bil då Västergatan och Isak Slaktaregatan som är enkelriktade är trafikerade. Då korsningarna är upphöjda och består av smågatsten i mörkgrå och ljusgrå bidrar detta till att uppmäna bilister till att sakta ner vilket gör att det blir säkrare för cyklister och fotgängare att vistas i området.

Mäster Johansgatans har varit en stor inspirationskälla i framtagandet av korsningarna på vårt stråk. Gatan utgör ett gott exempel på hur utformningen av en korsning där cyklister och fotgängare prioriteras kan ske. Upphöjningen och markmaterialet i smågatsten får bilisterna att sakta ned och gör det säkrare för förbipasserande och besökare till fots och på cykel.

## Sommargator

För att samla in inspiration till tillfälliga arkitekturlösningar har vi tittat på de olika sommargatorna i Malmö. Sommargatorna är ett projekt som under sommarmånaderna stänger av vissa av stadens gator för personbilstrafik och ger möjlighet till andra typer av aktiviteter och att verksamheter kan ta anspråk på gatorna. Lösningar som finns på gatorna är bland annat uteserveringar, olika typer av sittplatser, växter och möjlighet till att visa konst.

### Claesgatan

Claesgatan i Malmö är en sommargata till och med 2021. Gatan har kompletterats med skyltning, möblering och grönska för att uppnå bästa möjliga resultat. På gatan genomförs många olika aktiviteter tillsammans med fastighetsägare, verksamheter och boende i kvarteret (Malmö stad, 2021b).

Till en början var gatan avstängd för motorfordonstrafik varje helg under sommarmånaderna som resulterade i att besökare och verksamma var väldigt positiva till förändringen och intresset för en miljö som prioriterar gående ökade. Därför beslutades det att Claesgatan skulle vara sommargata 2019-2021. Detta är något som möjliggör för verksamheterna på gatan att kunna investera i sina uteserveringar men också för att fastighetsägarens aktivering ska bli mer långsiktig (Malmö stad, 2021b).

Det som vi har tagit med oss från Claesgatan i Malmö är främst utformningen kring garagen. Då vårt stråk har ett antal garage som vi måste ta hänsyn till samtidigt som vi vill prioritera människorna har Claesgatan varit en stor inspirationskälla till hur vi har löst detta på vårt stråk. Vi tar även inspiration från planteringar och möblemang, samt de stora krukorna för växter.

## Friisgatan

Friisgatan i Malmö stängdes av för trafik under en veckas tid under kampanjen European Mobility Week hösten 2016. Under denna vecka fick boende, näringsidkare och besökare en första känsla av hur gatan skulle kunna se ut när människor och grönska fick ta större plats. Detta var ett lyckat projekt som ledde till att Friisgatan blivit en sommargata och har varit det mellan april och oktober sedan 2017. Planerna är att Friisgatan kommer att vara en sommargata i flera år framåt (Malmö stad, 2021a).

På sommargatorna i Malmö genomförs många aktiviteter tillsammans med fastighetsägare, boende och verksamheter längs med gatusträckan. I december varje år beslutar tekniska nämnden om kommande års nya eller förnyade sommargator. Kommunen ser gärna att initiativ av sommargator ska komma från verksamheter, fastighetsägare eller boende längs en specifik gatusträcka. Vid beslut om sommargata föreslås ofta ett testår först som utvärderas, och om resultatet är positivt tas ett beslut för en treårsperiod. En viktig del av sommargatorna är att kontinuerlig dialog med berörda verksamheter, fastighetsägare och boende sker. Likaså är det viktigt att det hålls möten varje år där berörda parter diskuterar gatans utformning och dess trafikförhållanden. Detta ska ge möjlighet till att fastighetsägare, boende och verksamheter ska kunna engagera sig i projektet och ta plats i stadsmiljön (Malmö stad, 2018b).

Om förutsättningar finns för att göra Friisgatan till en permanent gågata kommer detta att göras i etapper. Utredningen om detta beslut kommer att pågå parallellt under tiden som gatan är en sommargata (Malmö stad, 2020c). Under första året som Friisgatan var sommargata förekom det olovlig körning och för att förbättra trafiksituationen gjordes plats för mer grönska och fler sittplatser under 2018. Gatan reglerades också så att motorfordon med tillstånd att köra på gågatan endast fick komma från ena hållet (Malmö stad, 2021a). Efter att studerat detta projekt på Friisgatan i Malmö har vi fått inspiration kring hur vi skulle kunna få in växtlighet och sittplatser på vårt stråk. Även möjligheten till att visa konst på vårt stråk har inspirerats av Friisgatan.



## Södra Förstadsgatan

Södra Förstadsgatan i Malmö är en central gata som sträcker sig från Södervärn och upp mot Gustav Adolfs torg. Delen från Triangeln till Gustav Adolfs torg är idag gågata men delen mellan Triangeln och Södervärn är trafikerad. Innan 2014 var gatan anpassad efter busstrafik men i samband med etableringen av Citytunneln flyttades busstrafiken och då passade Malmö stad på att undersöka möjligheten till att göra gatan bilfri (Malmö stad, 2015).

Under mars till oktober 2014 stängdes gatan av för motorfordonstrafik och gatukontoret gjorde mätningar och observationer. Försöket var tänkt att utgöra underlag för vidare arbete med målet att minska genomfartstrafiken och förbättra utrymmet för fotgängare och cyklister. På lång sikt skulle Södra Förstadsgatan bli en attraktiv stadsgata med möjlighet till vistelse och aktivitet (Malmö stad, 2015).

Sedan beslutet fattades att detta skulle undersökas fanns möjlighet för Malmöborna att skicka in synpunkter till projektets e-postlåda direkt men också via formulär på Malmö stads hemsida. Information om detta skickades ut till boende och verksamheter och skyltades på gatan. Önskemålen som fanns gällande utformningen av projektet var mer grönska, serveringar och olika former av aktiviteter och arrangemang. Men även önskemål om icke-kommersiella sittplatser (Malmö stad, 2015).

En dag i maj fanns representanter på plats på gatan för att föra dialog med Malmöborna om gatans framtid. Inbjudan till denna dialog delades ut via tidningsbärarna till boende och verksamheter och de som redan lämnat synpunkter till e-postlådan fick inbjudan digitalt. Det spreds även via Facebook och Twitter samt ett pressmeddelande från kommunalrådsavdelningen. På plats fanns det sedan möjlighet att prata med tjänstemän och politiker samt fylla i planscher med synpunkter. Här framkom samma synpunkter som tidigare om mer grönska, sittplatser, plats för fotgängare och cyklister (Malmö stad, 2015).

Undersökningen visade att 70% var positiva till försöket. Trots detta är gatan idag inte bilfri. Detta beror till stor del på att det fattades engagemang från fastighetsägare, verksamheter och andra aktörer. Detta då de kände att det inte gynnade dem tillräckligt. Malmö stad (2015) menar att ett gott samarbete med verksamheter redan under försöket hade kunnat bidra till att skapa en mer trivsamt miljö och positivitet (Malmö stad, 2015).

Detta projekt tillsammans med sommargatorna har gett inspiration till implementeringen av vårt stråk. Det hjälpte oss att förstå svårigheterna med att ta fram något permanent på platsen och hur brist i samverkan och engagemang kan påverka projektet. Här fick vi även riktlinjer för vad som önskas av Malmöborna och att det finns positivitet till minskad personbilstrafik i centrala delar av staden. Friisgatan har också visat oss att en tillfällig avstängning av biltrafik på en gata kan leda till något permanent. Detta då det nu görs ett försök till att få Friisgatan till en permanent gågata.

## Folkets park

Folkets park i Malmö är världens äldsta folkpark och ägs av Malmö stad. Parken ligger i ett av Malmö nöjestätaste kvarter och det finns massvis med aktiviteter. Parken har öppet året runt, dygnet runt och anpassas efter årets olika säsonger med hjälp av olika sorters tillfälliga lösningar. I parken finns verksamheter såsom restauranger och kaféer, minigolf, teater och reptilcenter. Det finns även lekplatser, plaskdamm, skatepark och folkets trädgård där det går att grilla, ha picknick, spela boule och andra typer av spel. Många av verksamheterna i parken är permanenta men i resten av parken sker förändringar såsom olika sorters sittplatser, typer av belysning och dekorationer. Exempelvis finns det ett vinterland på vintern med granar och julbelysning, och på sommaren flyttbara sittmöbler, olika sporter, möjlighet till att spela spel och utbyte av böcker.

Vad vi tar med oss från att ha studerat Folkets park är kombinationen av permanenta och tillfälliga lösningar, hur dessa samspelar och hur de förändras under årets gång. Vi tar även inspiration av mer specifika möblemang såsom sittplatserna på torget (se bild), bokhyllan med möjlighet till byte av böcker samt belysningen och dekorationerna som byts ut efter säsong.

## Sammanfattning

Det vi tar med oss från dessa referensprojekt är dels utformningen i form av markmaterial, tillfälliga möblemang och aktiviteter men också hur projektet bör implementeras för att nå lyckat resultat. Detta kan sammanfattas i dessa punkter:

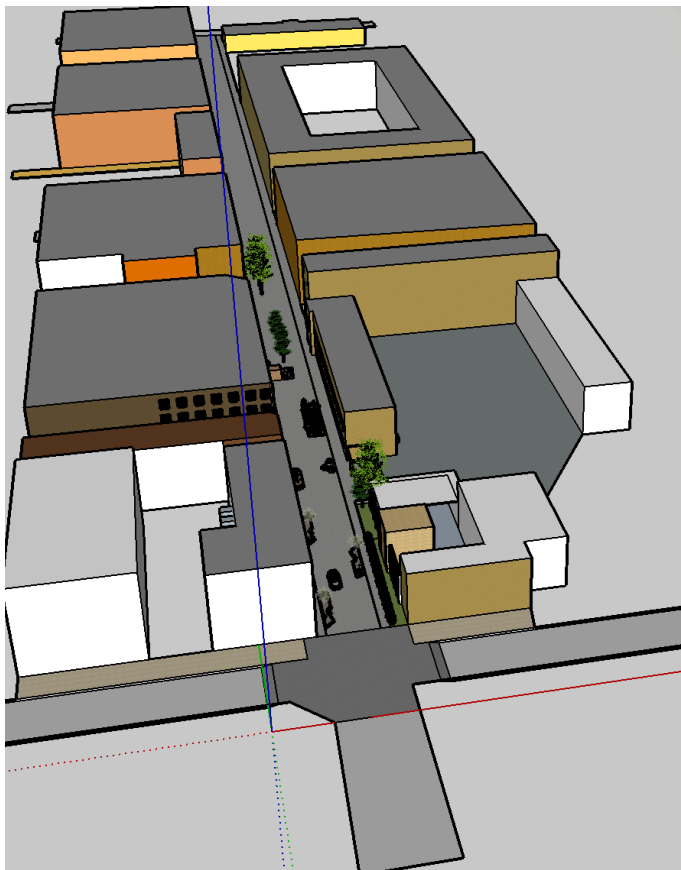
- Grönska i form av markplanteringar i närhet av garage
- Grönska i krukor som är flyttbara och kan på så sätt avskärma där det passar bäst
- Markmaterial som visar på prioritering av cykel- och gångtrafikanter
- Möbler som bjuder in till att sitta och umgås
- Möbler som ger möjlighet till utställning
- Tidigt göra boende och verksamma delaktiga i processen
- Aktiviteter som engagerar de boende och besökare vilket i sin tur kan leda till större långsiktiga lösningar
- Hela tiden undersöka och göra uppföljningar

## Prövning av strategier

Cross (2011) menar att det går att samla information i all evighet inför ett projekt men att det är väsentligt att gå vidare och skapa lösningar för att veta vilken information som saknas. Därför började vi också att skapa 3D-modeller för att tydligare kunna förstå platsens dimensioner och i senare skede kunna pröva strategierna vi kommit fram till. Genom att 3D-modellera kan nya angreppssätt uppstå vilket kan bidra till att lösa svåröverskådliga problem (Shih, Sher & Taylor, 2015). Genom att göra detta insåg vi att det fortfarande måste finnas mycket hårdgjord yta då bilar måste kunna komma till och från garagen, samt att andra typer av fordon med tillstånd måste kunna komma igenom. Vi kunde även testa placeringen av hållbarhetslösningarna och likaså kunde vi testa höjd och bredd på träd och växtbäddar för att kunna se till att de inte blockerar viktiga siktlinjer.

För att kunna presentera vad vi kommit fram till i denna visualiseringsprocess har vi gjort kartor, diagram, planritningar, sektioner och visualiseringar. För att kunna göra dessa har vi utgått från våra observationer och referensprojekt, samt använt oss av Googles kartverktyg för att göra mätningar. Med hjälp av dessa ritningar och visualiseringar har vi kunnat testa, undersöka och utveckla strategierna vi kommit fram till.

Visualiseringarna används också för att kunna kommunicera vilka mervärden och effekter som förslaget resulterar i. Genom att kommunicera dessa fördelar blir förslaget som tagits fram en del av kommunikationsstrategin för att främja beteendeförändringar och på så sätt minska bilanvändandet. Visualiseringarna blir på så sätt en metod för att undersöka och kommunicera snarare än ett färdigt förslag.



Egen bild. (2021). 3D-modellering av stråket [modell].

Illustrationerna har gjorts i Adobe Illustrator och Adobe Photoshop och visualiseringarna har modellerats i SketchUp för att sedan renderas i V-Ray. Illustrationerna har som huvudsyfte att visa på hur platsen kan upplevas och dess möjliga funktioner.

# Teoretiskt ramverk

Här presenteras begrepp och strategier som tagits fram under litteraturstudien. Dessa har varit till hjälp för att identifiera målet med vårt projekt och ligger även till grund för utformningslösningarna.

## Hållbar stadsutveckling

Mer än 50 procent av planetens befolkning bor idag i städer och siffran förväntas öka till 60 procent år 2030. I takt med urbaniseringen ökar städernas negativa miljöpåverkan och städerna står i dagsläget för 70 procent av växthusgasutsläppen (Naturvårdsverket, 2021). Snabbt växande städer kan leda till att det blir svårare att erbjuda stadens invånare en god livskvalitet (Hedenfelt, 2013). Den stora inflyttningen ställer nya krav på stadsutvecklingen som behöver mötas på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt (United Nations Development Programme [UNDP], 2015).

Det har utformats 17 globala hållbarhetsmål där ett av målen är att göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara. Hållbar stadsutveckling omfattar allt från hållbart byggande och hållbar planering av bostäder och infrastruktur, till offentliga platser, transporter och återvinning. För att kunna göra städerna säkra och hållbara inför framtiden krävs inkluderande och innovativ stadsplanering där samarbete sker mellan flera sektorer (UNDP, 2015). Då globala hållbarhetsmål kan vara svåra att ta till sig i en mer lokal kontext har åtta av Sveriges miljömålsmyndigheter och länsstyrelserna tagit fram miljömål som är anpassade efter Sveriges ekologiska utmaningar. Målet om en god bebyggd miljö lyder:

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas. (Naturvårdsverket, 2020a).

För att kunna uppnå detta kan kommunerna bland annat utveckla parker, grönområden och tätortsnära natur och säkerställa ekosystemtjänster i den byggda miljön. Detta gynnar vår välfärd och livskvalitet genom att luft renas, temperatur sänks, dagvatten tas om hand och rekreativa och hälsosamma miljöer erbjuds. Kommunerna kan även skapa en klimatsmart transportinfrastruktur genom att prioritera gång- och cykeltrafik. Det blir viktigt att analysera det övergripande gång- och cykeltrafiknätet, både hur det funkar kopplat till målpunkter i staden men också anslutningar till kollektivtrafik. Denna prioritering bör ske på bekostnad av personbilstrafiken (Naturvårdsverket, 2017).

För att städerna ska kunna utvecklas i rätt riktning krävs det att alla bidrar till samhällsomställningen, även som enskilda individer. Det krävs en förändring i vårt beteende och attityd för att kunna minska växthusgasutsläppen och ge möjlighet till en mer hållbar livsstil. Men för att kunna lyckas blir det ändå viktigt att riksdag, regering och kommuner tar ansvar i omställningen och visar vägen för sina medborgare (Naturvårdsverket, 2020b). Alla behöver samarbeta för att bli en del av förändringen.



# Hållbar mobilitet

En tät stad möjliggör ett mer hållbart transportsystem, likaså som ett hållbart transportsystem möjliggör en tät stad (Malmö stad, 2016). Bilen står i genomsnitt parkerad 22 timmar per dygn, vilket innebär att bilismen inte kan existera i den form den har idag utan parkeringsplatser (Adervall Berglund, 2015). Än idag är bilen en norm och har varit det sedan 50-talet (Hrelja, 2018). Då personbilstrafik tar mycket yta i anspråk gällande parkering och vägutrymmen är gång, cykel och kollektivtrafik mer yteffektiva färdslag. Om fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt innebär det att fler människor får plats att förflytta sig och vistas i staden (Malmö stad, 2016). Att uppnå en hållbar blandning av mobilitetsmöjligheter är en stor utmaning (Wheeler & Beatley, 2014) och bristen på dessa kan minska attraktionskraften för både invånare och besökare i staden (Koglin, Vogel, Perander, Larsson & Marcheschi, 2019). För att ge förutsättningar för hållbara och hälsosamma resor krävs det tillgång till kollektivtrafik och tillgängliga cykel- och gångbanor.

Medborgarnas livssituation i fråga om tillgänglighet, trygghet och säkerhet påverkas av trafiken. Invånarna behöver ges möjlighet till att röra sig tryggt i staden och ges tillgång till lugna och avslappnade miljöer. Närhet till grönområden och möjligheter till att färdas till parker och gröna miljöer har en stor betydelse för stadens folkhälsa. Likaså främjar grönområden socialt deltagande och interaktion mellan människor. Vikten av att tillvarata och utveckla gröna miljöer ökar i en tätare stad, och att prioritera gröna värden i utvecklingen av stadsmiljön och trafiksystemet blir allt mer betydelsefullt (Malmö stad, 2016).

## Strategier för att främja hållbar mobilitet

Här presenteras strategier som kommer att användas i vår gestaltning för att skapa en säker och hållbar miljö för boende och besökare längs stråket. Genom att implementera dessa är målet att prioritera gång- och cykeltrafikanter, minska biltrafiken och dess hastighet och skapa en säker plats för nya typer av aktiviteter för alla.

### Nudging & beteendepåverkan

Nudging är ett relativt nytt begrepp som förekommer inom fler områden än hållbar mobilitet (Koucky, u.å). Nudging innebär att människor knuffas till att göra val som anses rätt genom enkla medel som ofta kräver få resurser (Bimonte, Bosco & Stabile, 2019). En nudge behöver vara utformad så att den inte upplevs påtvingande (Thaler & Sunstein, 2008). Detta för att inte verka manipulativ och istället begränsa hållbar planering genom att upplevas som en inskränkning i människors självständighet (Wilkinson, 2013). Genom nudging kan beslutsfattare ges möjligheten att påverka människors beslut (Lehner, Mont & Heiskanen, 2016).

När det kommer till planering av våra städer kan teorin användas för att främja hållbara beteenden. Exempelvis för att få personer att besöka en plats de annars inte skulle. Genom att skapa mer attraktiva och lättillgängliga vägar som leder till naturen kan fler komma i kontakt med den som vanligtvis inte skulle göra det (Beery et al., 2017). I trafiksammanhang kan nudging användas genom att göra förändringar i den fysiska miljön genom att exempelvis färga en cykelbana, synliggöra information vid en busshållplats, spela på sociala normer vid en spårvagnskampanj eller ändra gröntiden för cyklister vid en korsning.

## Mobility management

För att skapa förutsättningar för att förebygga framtidens utmaningar, konflikter och underlätta stabilitet krävs en bra styrning inom staden (Stanley, Stanley & Hansen, 2018). I ett växande Malmö är *mobility management* en viktig del i arbetet med att skapa ett hållbart och attraktivt stadsliv. Det finns likheter mellan *mobility management* och *nudging* även om det också finns centrala skillnader. I *mobility management* ligger fokus på de mjuka åtgärderna, såsom information och kommunikation samt koordinering av tjänster och verksamheter. Mycket handlar om att tänka efter före och påverka resebeteenden hos resenärer innan resorna har skett (Koucky, u.å).

Metoden syftar till att främja hållbara transporter genom att förändra attityder och beteenden hos resenärer. Samtidigt handlar det om att skapa efterfrågan, acceptans och förutsättningar för de hållbara alternativen att förflytta sig. Om invånarna accepterar att gång-, cykel-, och kollektivtrafiken prioriteras på bekostnad av minskad framkomlighet för biltrafik bidrar det till att detta kan implementeras lättare och därmed ge en positiv effekt på efterfrågan av hållbara mobilitetslösningar (Malmö stad, 2016). *Mobility management* bör genomföras när människors resvanor förändras eller påverkas, exempelvis på grund av byggarbeten, eller om infrastrukturen förändras för att främja hållbart resande. Åtgärder som kan tas är bland annat kampanjer för att främja gång och cykel, bilpooler och prova-på-åtgärder (Borlänge kommun, 2020).

## Traffic calming

*Traffic calming* är en metod med huvudsyfte att förbättra bostadsgator genom att förändra gatulayout och design utan att totalt bygga om gatusystemet. Detta kan göras med flera olika tekniker såsom att smalna av gatuentréer, plantera träd med starka vertikala element, olika typer av markmaterial och visuella barriärer som uppmuntrar till mer försiktig körning. Effekterna som önskas av *traffic calming* är bland annat att reducera antalet olyckor, reducera luft- och bullernivå lokalt, förbättra miljön på stadens gator, reducera bilens dominans på gatorna, öka gång- och cykeltransporten och förbättra den lokala ekonomiska aktiviteten genom att skapa en bättre livsmiljö för människan (Newman & Kenworthy, 1999).

## Shared space

En typ av förändring av bostadsgator som kan göras är att utforma dem som *Shared space*. Detta innebär att flera trafikantgrupper delar samma yta utan att de är åtskilda från varandra. Ytan utformas ofta också så den är tilltalande att vistas eller umgås på med exempelvis sittplatser, planteringar och konstverk. *Shared Space* anses ofta vara en del av ett framgångsrikt trafiksäkerhetskoncept då trafikanterna blir mer uppmärksamma och färre olyckor inträffar (Trafikverket, 2010).

## Delningstjänster

På senare tid har städer blivit en grogrund för nya delningsekonomiska initiativ. Strategin bidrar till att underutnyttjade tillgångar delas för att optimera resursanvändningen. Många städer arbetar med att forma nya delningsinitiativ och på senare tid har etablering av verktygspooler eller verktygsbibliotek varit ett framgångsrikt koncept där människor får låna verktyg till en låg kostnad eller utan kostnad. Likaså har bilpooler brett ut sig och bidrar till delningsekonomi såväl som till miljö och hållbarhetsaspekten i staden men också till att minska andelen bilar i staden (Palm, Södergren & Bocken, 2019). Trots att delningsekonomi förbättrar den sociala sammanhållningen, ökar hållbarheten och den allmänna livskvaliteten finns det utmaningar när regler och lagar inte är anpassade efter de nya affärsmodellerna (Göteborg stad, 2017).

# Urban grönska

Urbanisering och förtätning av städerna har lett till en fragmentering och en minskning av urban grönska under senare decennier. Grönskan prioriteras ofta bort när städer förtätas eller när trafikinfrastrukturen byggs om, trots grönskans betydelse för ett gott och miljömässigt hållbart stadsliv (Trafikverket, 2017). Grönska och vatten är en essentiell del av stadsmiljön och tillför staden en mängd värden och funktioner. Samtidigt bidrar den bebyggda miljön till att öka värdet av blågröna stadselement. Detta samspel är väldigt värdefullt. Trots detta så har andelen grönyta i Sverige minskat på senare år i takt med att bebyggelsen ökat. När det kommer till konkreta val i planering, design och förvaltning kan det vara svårt att hävda behovet av blågröna element i staden (Jansson, Persson & Östman, 2013). I samband med urbaniseringen växer staden utåt, vilket hotar stora sammanhängande grönområden som ligger i utkanten av staden. Detta bidrar till att de gröna värdena och dess egenskaper påverkas negativt, vilket hotar den biologiska mångfalden. För att på ett hållbart sätt kunna utnyttja de värden som urban grönska kan bidra med krävs en planering för gröna nätverk (Riksdagen, 2011).

Stommen i ett grönt nätverk är gröna stråk och länkar. De gröna länkarna fungerar som förbindelser mellan grönytor och kan binda samman gröna områden, stråk och andra länkar i området. De är ofta smala och används för förflyttning mellan olika grönytor, men kan ha goda vistelsevärden (Malmö stad, 2003). De gröna elementen tillsammans med en stadsgatustruktur gynnar tillgänglighet och attraktivitet för att förflytta sig med gång och cykel, vilket bidrar till en upplevelserik transportsträcka. Vidare kan detta främja flödet av människor och ge invånarna en känsla av god tillgänglighet till grönområden och samtidigt gynna flora och fauna (Riksdagen, 2011). Ökad andel grönska kan bidra till större ekonomiska vinster, en friskare befolkning, högre livskvalitet, en attraktiv stad och förbättrat lokalt klimat (Jansson, Persson & Östman, 2013).

## Blågröna lösningar

Det finns många fördelar med blågröna element i stadsmiljön. Om dessa inte integreras i planering, design och förvaltning kommer det leda till stora problem såsom minskad biologisk mångfald, minskad livskvalitet hos invånarna, översvämningar och skador på fastigheter (Malmö stad, 2017). Här presenteras därmed lösningar och åtgärder som kan implementeras i staden för att gynna bland annat ekonomi, hälsa, livskvalitet, attraktivitet och klimat.

### Gröna tak & väggar

Grönata och väggargynnar många organismer och kan utföras på flera olika sätt. Förutom att de skyddar mot kraftigt regn bidrar det också till att ge vegetationen bra förutsättningar att frodas, vilket innebär ett mindre behov av bevattning (Malmö stad, 2020a). De har också visat sig vara temperatur- och bullerreducerande samtidigt som de fungerar som ett skyddande lager utanpå fasaden som hindrar slitage från slagregn och UV-ljus. (Boverket, 2019). Gröna tak ger möjlighet för liv inne i städerna och har en positiv inverkan på biodiversitet, samtidigt bidrar det till en förstärkning av stadens ekosystemtjänster (Wheeler & Beatley, 2014).

På cykelskjul och komplementbyggnader används oftast tunna växtbäddar med en lågväxande torktålig vegetation på grund av dess låga vikt. Dessa typer av växtbäddar fördröjer en viss del vatten och är positiva estetiska inslag som finns i olika system och varianter (Malmö stad, 2020a).

## Markmaterial

Marken i städer och tätorter består till stor del av hårdgjorda ytor vilket minimerar möjligheterna till att ta emot och infiltrera dagvatten. Detta kan leda till förödande konsekvenser för bebyggelse, infrastruktur, samhällsfunktioner men också på privat egendom vid översvämningar. Att göra plats för vatten i den byggda miljön genom att satsa på förebyggande, ekosystembaserade åtgärder är ofta mer kostnadseffektivt i jämförelse med tekniska lösningar. (Boverket, 2019).

Det finns flera sorters genomsläppliga markbeläggningar som passar till olika funktioner och ändamål, allt från gångyta till parkerings- och körytor. Det kan vara exempelvis grus, armerat gräs eller plattor med öppna fogar. Dessa markbeläggningar tillåter vatten att sjunka undan och minskar därmed risken för pölbildning och översvämningar jämfört med en tät och hårdgjord markbeläggning (VASYD, u.å; Malmö stad, 2020a).

Markmaterial påverkar upplevelsen av en miljö och tillför betydligt fler möjligheter än vad som ofta utnyttjas. Med enkla medel såsom färger, former, mönster och material kan en anläggning förändras drastiskt (Bergsjö, 2008).

## Biofilter

Utifrån olika förutsättningar, utrymmen och kringliggande markanvändning kan tekniska lösningar bidra till fördröjning, rening och avledning av vatten. Biofilter är ett samlingsbegrepp för olika dagvattenanläggningar som består av någon typ av infiltrationsyta med växter i. Syftet med dessa är rening, men tillsammans med rätt dimensionering och materialval kan de också fungera som fördröjning. Biofilter kan bestå av skelettjordar, regnbäddar eller olika typer av dagvattenstråk med infiltrationsmöjligheter, även kallat infiltrationsstråk (Haninge kommun, 2016).

Skelettbäddar innehåller en platsbyggd skelettjord som bidrar till att tillgodose träd med syre och vatten i hårdgjord stadsmiljö. Det finns bland annat under trottoarer, parkeringsplatser och på mindre trafikerade ytor. Skelettjorden fungerar som ett underjordiskt magasin och bidrar med att fördröja och rena dagvatten (Malmö stad, 2020a).

Regnbäddar eller växtbäddar är mer flexibla och formbara än andra lösningar vilket betyder att de kan anpassas och användas på olika platser såsom parkeringar, stadscentrum, bostadsgator och innergårdar. Djup och material på regnbäddar kan variera, likaså som de kan anläggas både under eller över marknivå beroende på platsens förutsättningar (Haninge kommun, 2016).

Genom ett multifunktionellt angreppssätt kan klimatanpassningsåtgärder bidra till att uppnå flera mål städerna har. De kan bidra till att skapa fler attraktiva gröna och blå rekreativa miljöer, ett bättre klimat och säkrare trafikmiljöer (Malmö stad, 2017).



# Tillfällig arkitektur

Tillfällig användning av platser har blivit en stor trend i den urbana miljön och ger möjlighet till förnyelse av platser (Madanipour, 2018). Metoden används för att skapa en tillfällig gestaltning på platser som är under ombyggnation eller för att skapa attraktiva och levande miljöer i den byggda miljön (Stockholm stad, 2011). Då parkeringsplatser saknar en social funktion kan dessa omvandlas till nya mötesplatser genom tillfällig arkitektur (Zimm, 2016). Detta bidrar istället till att skapa möten och en attraktiv plats med fokus på människorna (Stanley, Stanley & Hansen, 2018). Strategin innebär att strukturer kan byggas upp och tas ner på kort tid, likaså som platser får en ny användning. Detta bidrar till att skapa liv på platser som tidigare inte haft någon social utformning (Zimm, 2016). Tillfällig arkitektur kan tillämpas i växande såväl som i minskande städer och kan uttryckas på flera olika sätt såsom temporära odlingslotter eller tillfällig gatumöblering (Bishop & Williams, 2012).

I artikeln *From Pop-Up To Permanent* av Greco (2012) nämns det platser där det har gjorts försök till att minska antalet bilar i den trafikerade staden genom tillfällig arkitektur såsom gatumöblering och mindre ingrepp på markmaterial. Dessa platser har förändrats gradvis men framgångsrikt då de idag är attraktiva platser som används under alla årstider. Även platser som nödvändigtvis inte har varit i behov av förändring har blivit mer attraktiva platser att vistas på. Då små ingrepp i staden kan öppna upp för större och permanenta förändringar i staden menar Greco (2012) att stadens offentliga utrymmen inte har behov att kretsa kring stora och ekonomiskt krävande förändringar. Vidare nämner hon att tillfälliga lösningar ofta kan bidra till mer positiva effekter i jämförelse med permanenta lösningar.

De temporära karaktärerna förstärker insikten om att stadens ytor är ett resultat av de kollektiva överenskommelser om hur staden ska användas. Att skapa nya platser är ett sätt att bereda rum för annorlunda användning, som därmed öppnar upp för fler berättelser och tolkningar. Dessa förändringar som visar på att det är möjligt att förändra platser är en viktig del av en socialt hållbar stad. Detta bildar grund för omvandling av stadsrummet och människor får möjlighet att medverka till att staden prioriterar nya grupper och andra användningsmöjligheter av det gemensamma stadsrummet. Likaså driver en hållbar utveckling fram nya beteenden och nya rum som bidrar till det sociala (Zimm, 2016).

För att lyckas skapa en framgångsrik tillfällig arkitektur är det också viktigt med lokala initiativ och samverkan med god kompetens och stöd från lokala aktörer, markägare och berörda myndigheter. Genom samverkan, gestaltning och aktivitet kan befintliga kvaliteter på platsen lyftas fram och därmed upplevas av både lokala grupper och andra nyfikna besökare (Zimm, 2016). Vidare ses tillfällig arkitektur även som en strategi för att tillföra ökade sociala och kulturella kvaliteter som uppmuntrar till kreativitet, deltagande och en lokal förvaltning i samhället (Anderson, Ruggeri, Steemers & Huppert, 2017).

# Brukarmedverkan & förvaltning

Genom att inkludera medborgare i hela planeringsprocessen styrs resultatet åt rätt håll (Ehn, 2008). När medborgare släpps in i ett tidigt skede i planeringen kan viktiga frågeställningar fångas upp och öka kvaliteten då nya kunskaper och erfarenheter kan bidra till ett bättre beslutsunderlag (Boverket, 2021b). Det är även viktigt att involvera barn då de är experter på sin närmiljö och besitter kunskap som är viktig att ta tillvara på under planeringen (Boverket, 2015). Genom ökat medborgarinflytande främjas en ökad hänsyn till den lokala miljön (Boverket, 2021b).

Det finns många förvaltningsstrategier som utvecklas för att måna om staden. Förvaltning av stadslandskap inkluderar befintliga stadsområden som offentliga parker, lekplatser och bostadsgrönområden. Det involverar många olika aktörer och organisationer och dess praxis är viktigt för en hållbar utveckling av städer (Jansson & Lindgren, 2012). Att många aktörer och organisationer på olika nivåer involveras försvårar kommunikationen mellan de involverade aktörerna och anses vara ett hinder för en tydlig överblick (Riksdagen, 2011).

Förvaltning blir en del av planeringsprocessen. Att ett projekt står klart innebär inte att planeringsprocessen är över. Genom att granska hur människor använder platsen kan designen förändras och anpassas med tiden för att möta behoven (Ehn, 2008). Genom olika typer av lokal förvaltning där medborgarna blir delaktiga kan därmed platsen utvecklas till deras fördel.

Engagemang behövs för att åstadomma förändringar i beteende och detta sker ofta genom kommunikation av potentiella fördelar, för att uppmuntra samhällen att uppskatta och värdera stadens grönska. En hållbar design av grönblå rekreationsvärden skulle kunna dra nytta av ett samråd med identifierade användargrupper för att förstå befintliga och potentiella metoder (Lamond & Everett, 2019). En stad där invånarna känner sig trygga och inkluderade ger en bra grogrund för ett stärkt socialt kapital genom vilket medborgare känner sig delaktiga och ansvariga för sin hemort (Världsnaturfonden, 2018). Genom att se dessa platser som gemensamma urbana resurser ges istället allmänheten möjlighet till att vara delaktiga i förvaltningen av sin lokala miljö och kan förändra synen på allmänna utrymmen i staden (Thackara, 2015). En plats som saknar övervakning och har en bristande förvaltning gör att platsen kan bli utsatt och kan snabbt leda till trängsel, rivalitet och degradering av platsen. Bristen på förvaltning kan leda till ökade kostnader för sanering och underhåll som också leder till negativa effekter för miljön (Foster, 2013).

Olika förvaltningsmetoder med olika äganderätt skapar varierande effekter men kan också innebära att barriärer skapas. Det finns strategier där fastighetsägare reglerar en resurs men också strategier som tillämpar privat äganderätt på allmänna platser där de enskilda ägarna tillsammans reglerar platsen (Foster, 2013). Då detta är förvaltningsstrategier som kan leda till konflikter genom maktfördelning i samband med äganderätt blir samverkan extra väsentlig för att undvika dessa problem.

Människor med ett gemensamt intresse för en plats brukar ofta uppnå ett bättre resultat. Det finns ett styrelsesätt som innebär att en grupp användare övervinner problem med kollektiva åtgärder. Denna strategi sköts av gruppen som hanterar en gemensam resurs utan bestämmelser från staten eller andra grupper som har äganderätt på allmänna platser. Detta är en metod i samarbete mellan privata aktörer för att framgångsrikt hantera en gemensam resurs. Trots att strategin inte styrs av statliga myndigheter kräver metoden stöd från dessa för att kunna uppnå ett bättre resultat. Stödet från statliga myndigheter kan få de inblandade aktörerna att anstränga sig mer genom att erbjuda ekonomiska och sociala utdelningar för deras handlingar (Foster, 2013).

# Platsbeskrivning

Här beskrivs området som stråket ligger i samt mer i detalj hur stråket ser ut idag. Detta redovisas med hjälp av diagram och kartor som tagits fram efter platsbesök och observationer. Denna nulägesbeskrivning skapar en förståelse för platsen som varit viktig för att kunna komma fram till strategierna.

## Platsens förutsättningar

Anledningen till att just Norregatan valts är dels för dess placering men också på grund av dess verksamheter. Gatan ligger centralt i sluten kvartersstad och nära Malmö Centralstation som ger goda möjligheter till att resa kollektivt. Platsen har stor potential till att kopplas samman med resten av staden och dess grönområden och på så sätt fungera som en grön länk. I området finns många verksamma och besökare vilket ger stor möjlighet till att skapa gemenskap och nya platser i staden. De olika verksamheterna möjliggör för olika typer av aktiviteter, då vissa delar av stråket idag redan lockar besökare medan andra står tomma. På platsen finns många parkeringsplatser och stor del hårdgjorda ytor vilket ur ett hållbarhetsperspektiv ses som negativt och därmed borde platsen utvecklas.



Egen illustration. (2021). Karta över kanalområdet med cykelvägar markerade [illustration].

Gamla staden i Malmö är området som ligger innanför kanalen och består av Gamla väster och den centrala staden vars stadsstruktur består av sluten kvartersstad (Malmö stad, 2014). Stråket som vårt projekt behandlar är placerat längs med Drottningtorget och ner mot Paulibron (se karta över kanalområdet). Norr om stråket ligger Bastion Uppsala som är ett litet grönområde intill kanalen. Söder om stråket ligger Södra promenaden som går längs med kanalen och på andra sidan Paulibron finns Kungsgatan som är ett grönt stråk i centrala Malmö. Söder om detta finns även Sankt Pauli kyrkogårdar som sträcker sig hela vägen till Sorgenfri. Dessa förutsättningar ger därmed möjlighet för stråket att kunna knyta ihop befintliga grönområden och fungera som en grön länk.

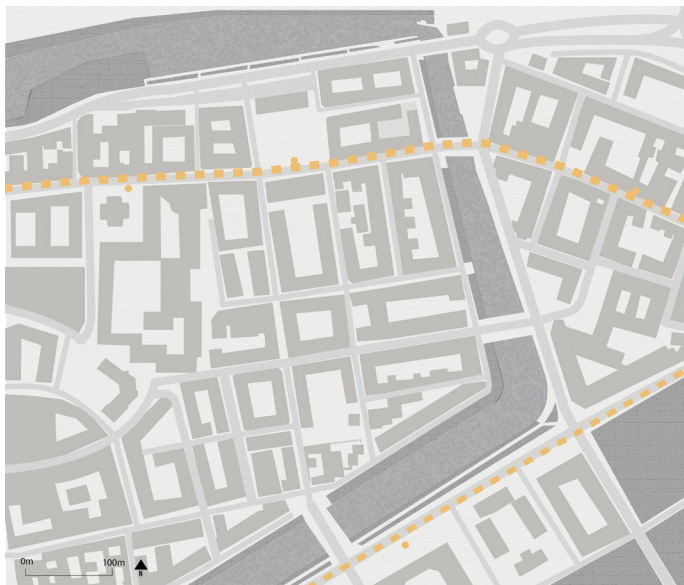
Gamla staden är inramad av en fem kilometer lång kanal vilket ger stadsrummet liv, öppenhet och grönska. Kanalerna och resterna av befästningsverken tillsammans med bastionerna är idag ett viktigt inslag i stadsbilden trots att de genom tiderna har förlorat sin ursprungliga funktion (Malmö stad, 2014). Dessa inslag skapar en god grund för att kunna svara på vår frågeställning.



# Områdets trafikflöden

I området finns det flera möjligheter att ta sig runt på. Kartorna visar på hur rörelsen sker i området och dess tillgänglighet med olika färdmedel.

## Buss



Egen illustration. (2021). Trafikflöden buss [illustration].

Genom området går en stadsbuss, linje 3. Denna busslinje kallas Ringlinjen då den cirkulerar runt Malmö. Bussen korsar stråket och stannar intill Drottningtorget och Caroli kyrka. Söder om stråket och Paulibron stannar en regionbuss som går genom Malmö och ut mot Lund. Detta innebär att stråket är möjligt att nå med buss från två håll.

## Gång



Egen illustration. (2021). Trafikflöden gång [illustration].

Att gå i området är vanligt då det ligger centralt med mycket bostäder, verksamheter samt en promenadslänga. Den största delen av fotgängarna syns längs kanalen och runt Caroli köpcentrum. Dessa platser tillåter inte biltrafik och har ett annorlunda markmaterial. Detta kan vara en stor anledning till varför det rör sig mest människor just här.

## Cykel



Egen illustration. (2021). Trafikflöden cykel [illustration].

Det leder ett antal cykelbanor hit från andra delar av Malmö (se karta över kanalområdet). Även i området cyklas det. Cykling sker både på cykelbanor, gator och gånggator, oavsett markmaterial. Detta innebär att cyklister har stor tillgänglighet i området men inte att de nödvändigtvis är säkra eller låter andra vara säkra i trafiken.

## Bil



Egen illustration. (2021). Trafikflöden bil [illustration].

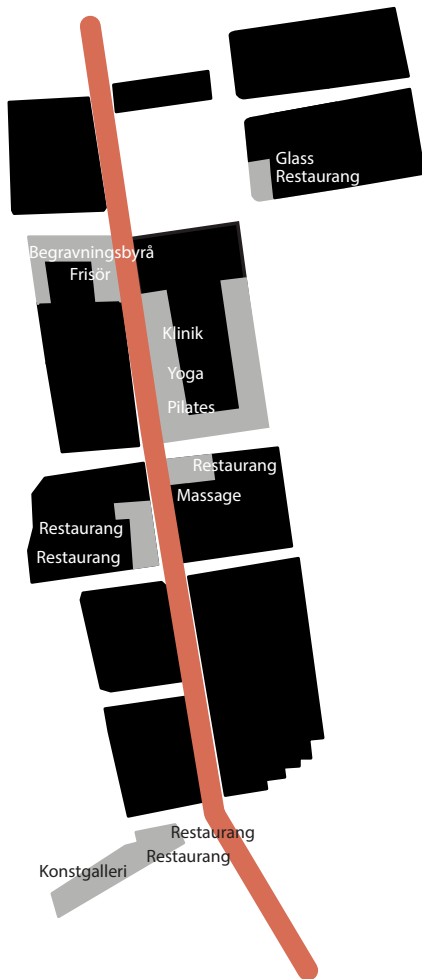
I området finns mycket biltrafik. Detta då det är möjligt att parkera längs med gatorna och att här finns mycket bostäder. Det går att parkera här både som boende, yrkesverksam och besökare. Två av gatorna är enkelriktade, varav den ena är en del av stråket. Här finns också vissa gator i området som är avstängda för biltrafik vilket påverkar flödet och försvårar lite att ta sig runt med bil.

För att vara en del av Malmös centrum består stor del av rörelsen i området av biltrafikanter. För att kunna ha en säker och hållbar innerstad krävs det att trafikfördelningen förändras. År 2016 bestod 25% av mobiliteten i centrum av biltrafik, målet till 2030 är att det endast ska vara 15% (Malmö stad, 2016). Därmed krävs det förändringar av utformningen i centrum samt förändringar i beteende och attityd hos biltrafikanter. Undersökningen av trafikfördelningen bekräftade våra tankar kring hur rörelserna sker i området och vad vi måste tänka på i vår gestaltning. Däribland framkomligheten med olika fordon och hur vi ska kunna locka användarna av platsen till att vilja gå och cykla istället för att ta bilen. Det största hindret är den stora andelen bilister.

## Områdets verksamheter

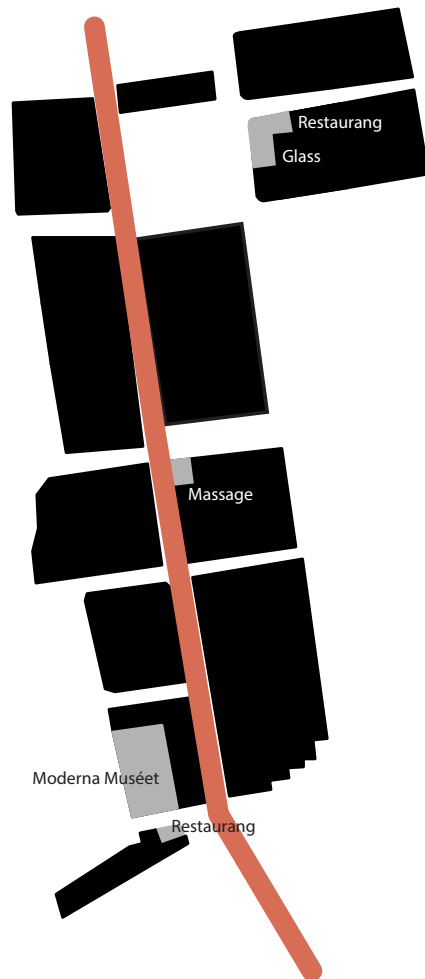
Kartorna visar verksamheternas öppettider längs stråket, gråa byggnader är tillgängliga för besökare och svarta byggnader är otillgängliga för besökare under olika tider på dygnet, på vardagar och på helger. Kartorna visar också privata och offentliga rum i området vilket ger en bättre bild av när och var det rör sig folk i området och vilka platser som går att nå som besökare längs med stråket. Att förstå de offentliga kontra de privata förhållandena eller bristen på dessa inom ett område är grunden för att utveckla ett samhälle anpassat till stadens invånare. Detta ger därmed möjlighet till att skapa en bättre stadsupplevelse för användarna (King, 2017).

**Tisdag 12.00**



Egen illustration. (2021). *Verksamheter tisdag 12.00* [illustration].

**Tisdag 19.00**



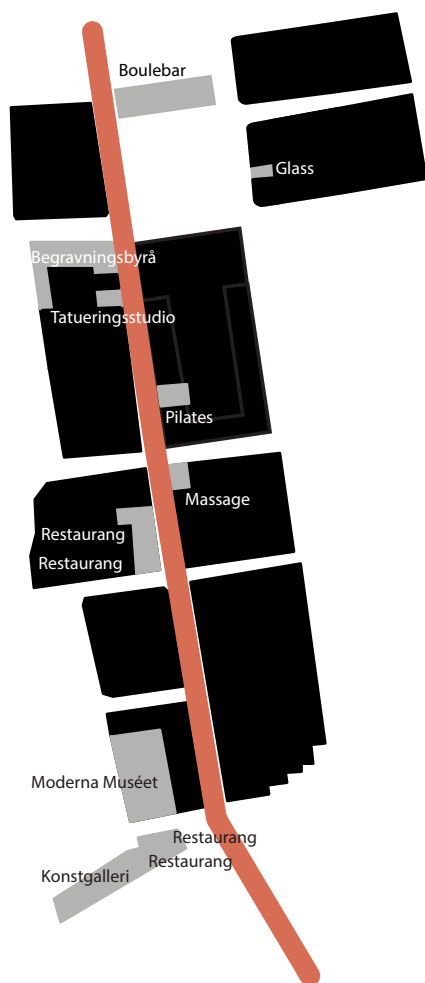
Egen illustration. (2021). *Verksamheter tisdag 19.00* [illustration].

På tisdagar runt lunch har flertalet restauranger och verksamheter längs med stråket öppet. Söder om stråket finns några restauranger med uteservering under de varmare månaderna. Dessa genererar rörelse runt entrén till stråket. I mitten av stråket finns också restauranger öppna med uteservering. Norr om dessa finns verksamheter öppna som erbjuder exempelvis yoga, massage och tatueringar. Detta gör att vid denna tid rör det sig besökare i området. Skolorna på södra delen av stråket bidrar till aktivitet från skolbarn vid stråket.

På kvällen har de flesta verksamheter stängt utom Moderna Muséet, restaurangerna längs stråket och restaurangerna på Drottningtorget. Detta innebär att vid denna tid rör sig mest boende i området, jämfört med under dagtid.

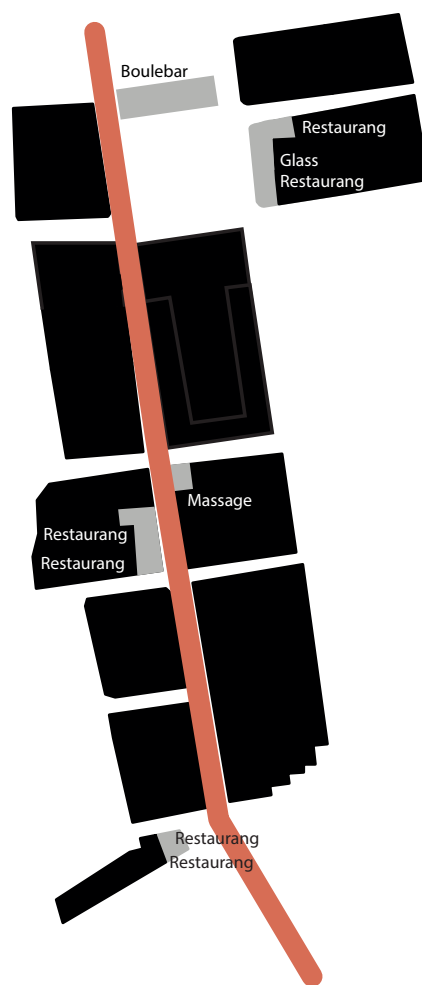


## Lördag 12.00



Egen illustration. (2021). Verksamheter lördag 12.00 [illustration].

## Lördag 19.00



Egen illustration. (2021). Verksamheter lördag 19.00 [illustration].

På lördagar har restaurangerna öppett under dagen. Detta inkluderar även Boulebar mitt på Drottningtorget som genererar aktivitet. Verksamheter såsom yoga- och tatueringsstudior har också öppett och lockar besökare till området under dagtid.

Under kvällen på lördagar är endast restauranger öppna längs med stråket och på Drottningtorget. Vid denna tid rör det sig därför mest besökare till dessa verksamheter och boende i området.

Genom denna undersökning kan vi dra slutsatserna att stråket består av väldigt blandad karaktär med allt från skolbarn i rörelse på södra delen till restaurangbesökare i mitten till näringsidkare i norr. I övrigt finns det inte mycket plats på stråket som är möjlig att nyttja till annat än transport. Variationen av funktioner i byggnaderna ger god möjlighet till att skapa en levande och funktionsblandad stadsmiljö.

# Områdets grönska

Kartan beskriver grönområdena som är tillgängliga för alla i området. Innanför kanalen är även träden utsatta för att ge en tydligare bild av hur området upplevs när det kommer till gröna element. Då stor del av grönskan befinner sig på innergårdar som inte kan nås av allmänheten, upplevs området av besökare som kargt. Markmaterialet i området är splittrat och består till största del av betongplattor, asfalt och röd klinker. De äldre delarna består av smågatsten och promenaden längs kanalen består av grus (Malmö Stadsbyggnadskontor, 1998).

Detta innebär att lösningarna bör inkludera gröna element och minska de hårdgjorda ytorna så att alla i området kan få ta del av grönskan samtidigt som problematiken som hårdgjorda ytor medför minskar.

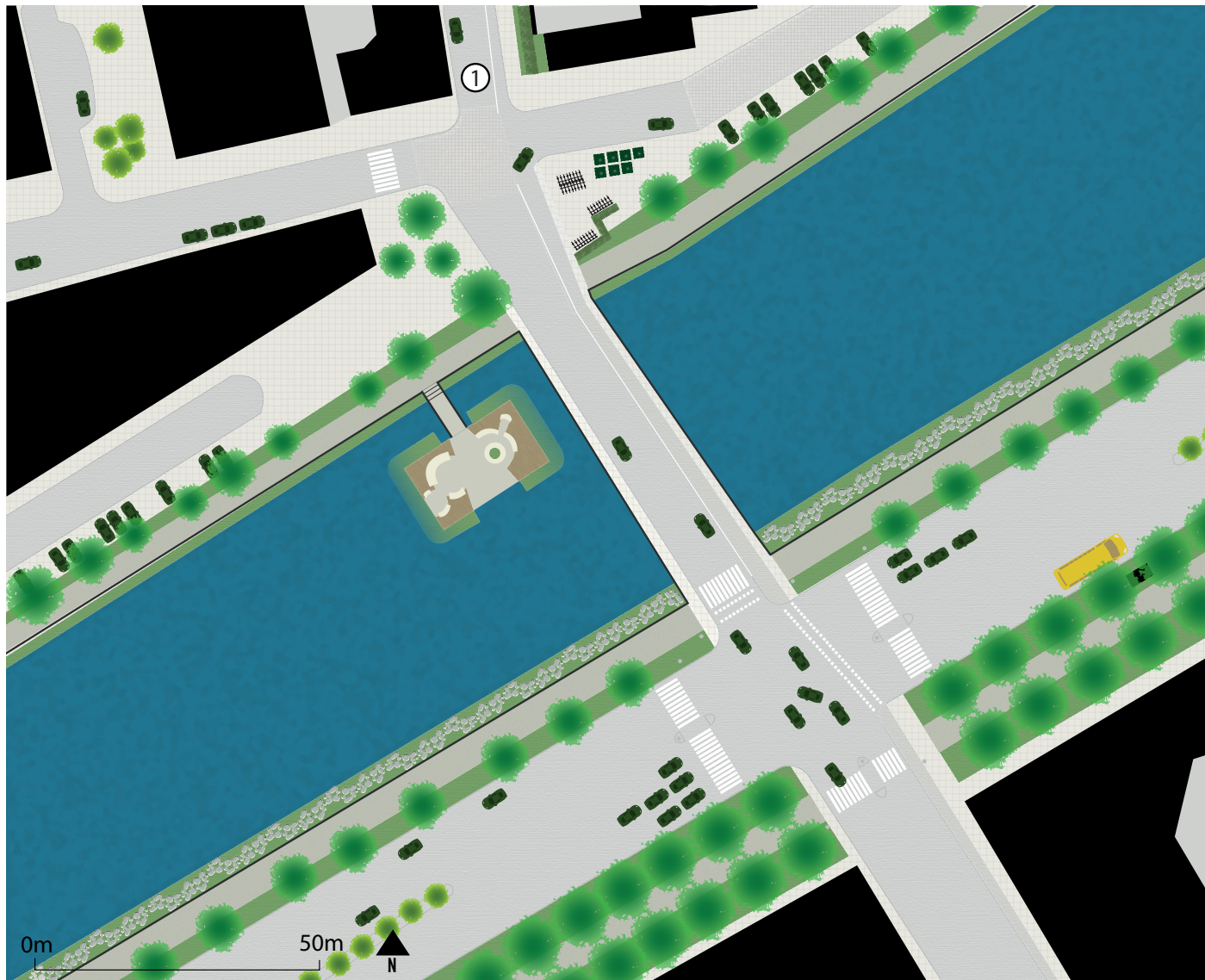


Egen illustration. (2021). Områdets grönska [illustration].

# Nulägesbeskrivning av det framtida stråket

För att kunna beskriva området och dess funktioner idag har vi delat upp det i fem olika sektioner; Paulibron, Skolområdet, Affärsgatan, Drottningtorget och Kanalen.

## Paulibron



Egen illustration. (2021). Paulibron [illustration].

Från Paulibron leds biltrafik in i området och likaså cykeltrafik längs med cykelbanorna. Vid kanalen finns en promenadslänga som går längs med hela kanalen. På denna plats leds en stor del av all trafik in i området. På den västra sidan om bron finns några uteserveringar och möjlighet att ta sig ut på en platta på kanalen. Vägen högst upp i bild (1) är idag enkelriktad och kommer att bli det framtida stråkets entré.



## Skolområdet



Egen illustration. (2021). Skolområdet [illustration].



Eget fotografi. (2021). Korsning [fotografi].



Eget fotografi. (2021). Parkering Österportskolan [fotografi].

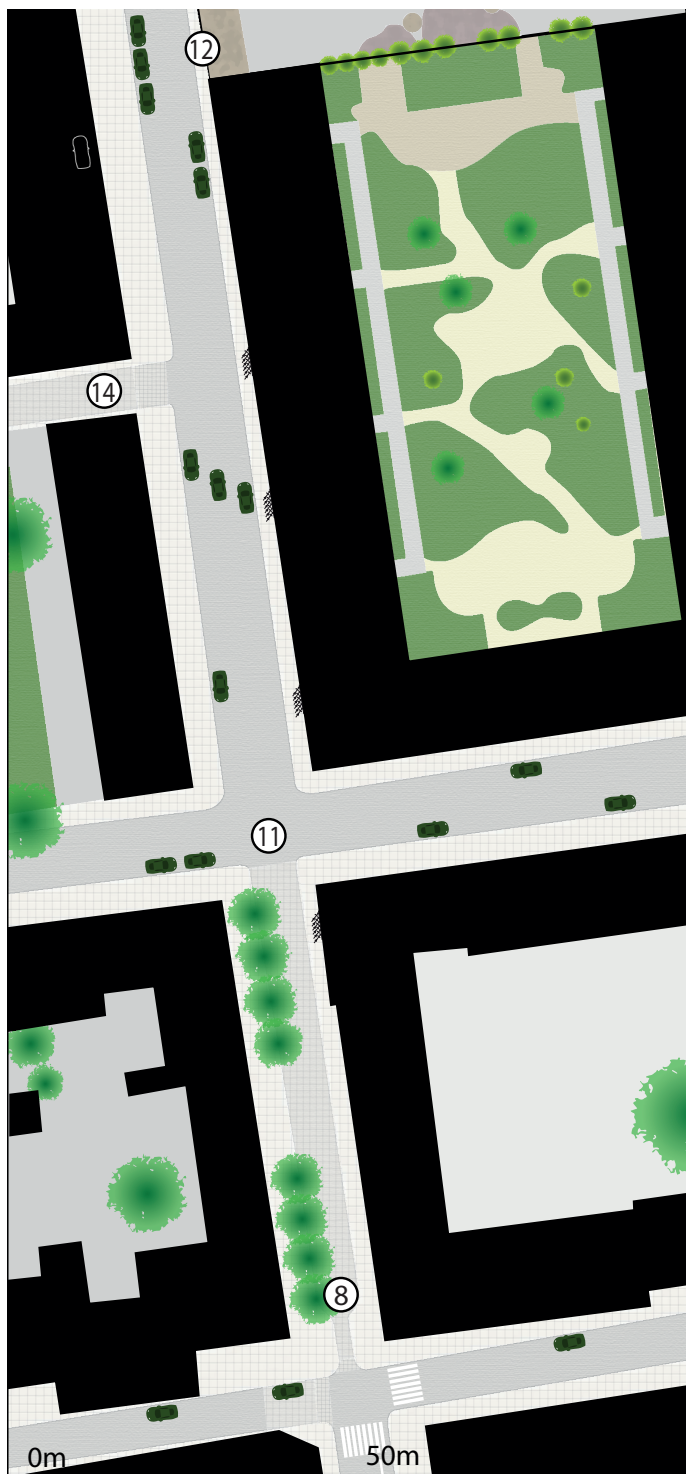
Längs denna gata ligger Österportskolan (2) och på den bilfria gatan täckt i smågatsten (3) ligger Förskolan Storken (4). Detta innebär att det rör sig mycket barn på denna del av stråket och deras behov måste beaktas i den framtida utformningen. Trafiken här är enkelriktad och rör sig därför endast från norr till söder. Här finns plats för omkring 20 bilar att parkera. Här finns även två garage längs med gatan. Norr om Österportskolan finns reserverad plats för avlämning och hämtning (5) av elever. Det finns även en liten parkering vid skolans södra sida (6).

På västra sidan om gatan finns bostäder och på första plan ligger Synskadades Riksförbund (7). Det blir därmed extra viktigt att i utformningen inkludera åtgärder så att denna användargrupp känner sig säker på platsen.

Korsningen i norr leder upp till en gata (8) som är avstängd från trafik. Denna korsning måste gestaltas på så sätt att den känns säker för alla att korsa.



# Affärsgatan



Egen illustration. (2021). Affärsgatan [illustration].



Eget fotografi. (2021). Norregatan [fotografi].



Eget fotografi. (2021). Vy mot gågata [fotografi].



Eget fotografi. (2021). Uteserveringar [fotografi].

Södra delen består av en gågata (8) med restauranger (9) som har plats för uteservering. Mittemot ligger Förskolan Möllebacken (10) och på övre våningsplan finns bostäder på båda sidorna. Att biltrafiken är avstängd här skapar ett avbrott i flödet med biltrafikanter längs med stråket. Här finns ett fåtal träd planterade med cykelställ under sig. Resterande ytor är hårdgjorda i form av smågatsten och mindre plattor.

Korsningen (11) ovanför gågatan leder i vänster riktning till en vändzon och till höger leder vägen vidare runt i området. Längs med vägen rakt fram går det att parkera omkring 35 bilar. Det finns flera verksamheter längs med denna gata såsom yogastudior, tatueringsstudio, massage och Sweco. Sweco har på norra delen av kartan även sin varuleverans (12). Mittemot den finns också ett garage (13) för boende. Söder om garaget finns en gränd (14) avsedd för fotgängare.



## Drottningtorget



Egen illustration, (2021). Drottningtorget [illustration].

För att ta sig över till Drottningtorget (15) måste vägen korsas. Korsningen (16) är i dagsläget mer trafikerad än övriga gator som korsar det framtida stråket. Även busslinje 3 går här.

Torget är kantat av stora träd och i norr ligger Boulebar (17) som bidrar till aktivitet på ena sidan av torget. Resten av torget är oftast tomt men har Bondens marknad då och då. På höger sida om torget finns restauranger (18) och för något år sedan stängdes det av på den sidan för biltrafik. På vänster sida finns andra typer av verksamheter (19) och det är förbjudet att parkera på ena sidan (20) under april-september.



# Kanalen



Egen illustration. (2021). Kanalen [illustration].

Norra Vallgatan (21) fungerar som en barriär mellan Drottningtorget och kanalen då den är väldigt trafikerad. På baksidan av Boulebar (17) finns idag en boendeparkering (22) med plats för 45 bilar och en miljöstation. På vänster sida finns en till parkering (23) med plats för 43 bilar. Längs med kanalen finns ett gångstråk som leder till Bastion Uppsala (24). Detta är ett litet grönområde med möjlighet att promenera och att rasta hunden. På andra sidan kanalen finns ett cykelstråk (25) som leder ner mot Centralstationen.



Eget fotografi. (2021). Parkering bakom Boulebar [fotografi].



Eget fotografi. (2021). Bastion Uppsala [fotografi].

# SWOT-analys

Nedan sammanfattas alla observationer och undersökningar i en SWOT-analys. Styrkor och svagheter har identifierats på platsen idag ur ett hållbarhetsperspektiv. Målet är att genom våra nya utformningslösningar bidra till de identifierade möjligheterna och komma fram till strategier för att möta hoten.

## Nuläge

## Framtid

<b>STYRKOR</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kanalen och dess stigar</li><li>- Bastionen</li><li>- Verksamheter</li><li>- Drottningtorgets stora träd</li><li>- Centralt läge</li><li>- Kollektivtrafik</li><li>- Kungsgatan</li><li>- Skolor</li><li>- Cykelnät</li><li>- Boende</li><li>- Moderna Museet</li></ul>	<b>MÖJLIGHETER</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Blågröna rekreationsvärden</li><li>- Rörelse &amp; aktivitet</li><li>- Hälsa &amp; välmående</li><li>- Bullerdämpande</li><li>- Tillgänglighet</li><li>- Hållbar mobilitet</li><li>- Minskad biltrafik - minskade utsläpp lokalt</li><li>- Biologisk mångfald</li><li>- Ekosystemtjänster</li><li>- Delaktighet</li><li>- Säkerhet &amp; trygghet</li><li>- Bättre dagvattenhantering (klimatanpassning)</li><li>- Konst</li></ul>
<b>SVAGHETER</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Biltrafik och parkering</li><li>- Hårdgjorda ytor</li><li>- Brist på grönska</li><li>- Brist på säkerhet</li><li>- Brist på aktivitet - döyta</li><li>- Buller</li></ul>	<b>HOT</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bilnorm</li><li>- Beteende och attityd</li><li>- Brist på intresse</li></ul>

Egen illustration. (2021). SWOT-analys [Illustration].



# Visualiseringar

Här presenteras visualiseringarna som är gjorda för att pröva olika utformningsmöjligheter och hållbara lösningar.

## Stråket och dess entré



Egen visualisering. (2021). *Förslag på entré till stråket* [visualisering].



Eget fotografi. (2021). *Tidigare entré till Norregatan* [fotografi].



Entrén kommer att vara placerad i stråkets södra ände. Korsningen som leder in till stråket ska vara i smågatsten och stenarna ligger i bågförm enligt "Stadens golv" som är riktlinjer för Malmö markmaterial (Malmö Stadsbyggnadskontor, 1998). Alla korsningar på stråket ska vara utformade på samma vis. Korsningarnas utformning har inspirerats av Mäster Johansgatan (se bild) som för något år sedan anpassades för att främja de gående i området. De är aningen upphöjda från gatan vilket leder till att korsande biltrafik måste sakta ner för att ta sig över. Detta är en strategi för att göra det tryggare för gång- och cykeltrafikanter. Markmaterialet på övriga stråket ska bestå av munksten som tål tunga fordon och är i en kulör liknande smågatstenen för att ge ett enhetligt intryck men ändå visa på att gång- och cykeltrafik är prioriterad. Gatan blir ett lågfartsområde, utan möjlighet till genomfart för de utan behörighet, där de enda personbilarna som får köra in och ut är de som ska till garagen. Större fordon, såsom sopbilar kan ta sig genom vid behov. Skulle det vara svårt går det enligt VASYD att ha en överenskommelse med fastighetsägarna att ställa avfallet på annan lämplig plats på gatorna intill stråket (VASYD, 2021). Totalt har ungefär 70 platser för boendeparkering tagits bort.



Eget fotografi. (2021). Inspiration till korsning, Mäster Johansgatan [fotografi].



Eget fotografi. (2021). Inspiration till material, Mäster Johansgatan [fotografi].

På varje sida av stråket föreslås två meters utrymme intill byggnaderna som endast är avsett för gående. Detta så att funktionsvarierade kan ta sig fram tryggare utan förhinder. Då Synskadades Riksförbund ligger intill stråket blir det extra viktigt att just den här gatan utformas efter de funktionsvarierades behov. Därför finns det heller inte många flyttbara möbler som kan riskera att försvåra framkomligheten.

Alla mellanstora och små träd ska planteras i skelettjord vilket är till en fördel på trafikerade gator. De ska planteras minst 5 meter från byggnaderna och ska inte planteras på gräs då detta kan konkurrera om plats för rötterna (Malmö stad, 2020b). Träd med ätbar frukt föreslås.



Mellanstora träd, 12-18 m



Små träd, 8-12 m



Mycket små träd, under 8 m

Egen illustration. (2021). Beskrivning av träd [illustration].

# Skolområdet #1

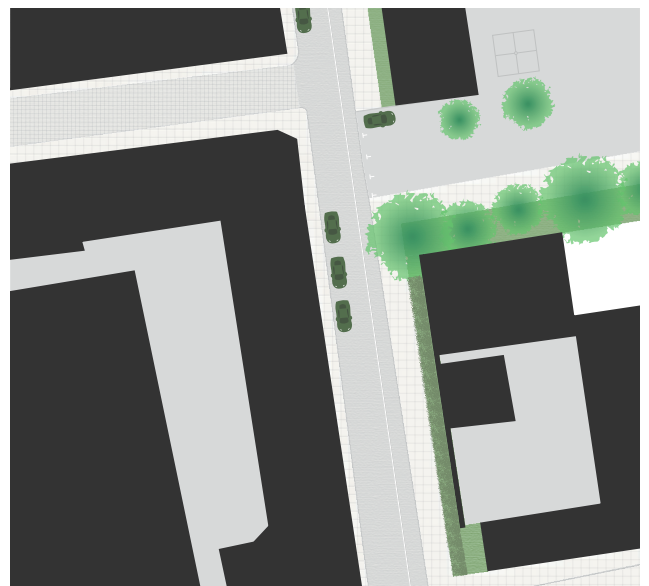


0m

50m



Egen illustration. (2021). Förslag Skolområdet #1 [illustration].



Egen illustration. (2021). Skolområdet [illustration].





Eget fotografi. (2021). Inspiration till planteringar, Claesgatan [fotografi].

På första delen av stråket föreslås planteringar med bänkar som är inspirerade av Claesgatan i Malmö. På detta sätt kan bilar ta sig in och ut från garagen men ytan blir mer levande och kan användas till andra ändamål. Planteringarna ska vara på marknivå för att ge växterna bättre förutsättningar och minimera torka på växtbädden. Vi noterade även på observationerna att området saknade grönska på marken. Denna plantering gör växterna mer tillgängliga för vissa typer av djur. Typen av växter som planteras här ska bidra till stadens biologiska mångfald. Det är viktigt att växterna inte täcker siktlinjer för varken biltrafikanterna, fotgängarna eller cyklisterna.

Utanför garaget ska det finnas en större tom yta så det blir möjligt för bilar att mötas med varandra eller med cyklister utan att det är för trångt. Mittemot garaget, som tidigare varit en parkering, ska det finnas plats för cykelparkering samt ett litet utrymme med sittplatser och små planteringar. En grön vägg ska skilja rummet åt från skolgården på andra sidan och ovanför sittplatserna ska det finnas belysning som gör det möjligt att sitta här även när solen börjar gå ner. Krukor, som används på flera platser i Malmö (se bild) ska avgränsa rummet från möjlig personbilstrafik. Intill stråket finns en gata som idag är avstängd för obehörig trafik, här ska finnas möjlighet till fler cykelparkeringar. Att trafiken på stråket begränsas gör också att förskolans barn kan vara säkrare.



Eget fotografi. (2021). Inspiration till odlingskrukor, Claesgatan [fotografi].





Egen visualisering. (2021). *Förslag på rum med sittmöbler* [visualisering].



Eget fotografi. (2021). *Tidigare parkering vid Österposrtskolan* [fotografi].

# Skolområdet #2



0m

50m N

Egen illustration. (2021). Förslag Skolområdet #2 [illustration].



Egen illustration. (2021). Skolområdet [illustration].



På denna del av stråket finns ännu ett garage som endast blir tillgängligt från stråkets entré. Detta innebär att övre delen av denna del av stråket är bilfri. Endast fordon med tillstånd kommer få köra här, exempelvis utryckningsfordon och leveranser.

En växtbädd ska pryda nedre delen för att kunna hantera dagvatten samt bidra till en mer attraktiv plats då människor uppskattar gröna inslag i stadsmiljön. Då växtbädden ska ligga intill garaget är den en bra lösning för att kunna bidra till växtlighet och dagvattenhantering utan att generera mycket rörelse och aktivitet som kan skapa en osäker plats vid garaget. Skolans fasad ska vara klädd i växter.



Eget fotografi (2021). Inspiration till växtbädd, Nobeltorget [fotografi].



Eget fotografi. (2021). Inspiration till grön vägg, P-huset Anna [fotografi].



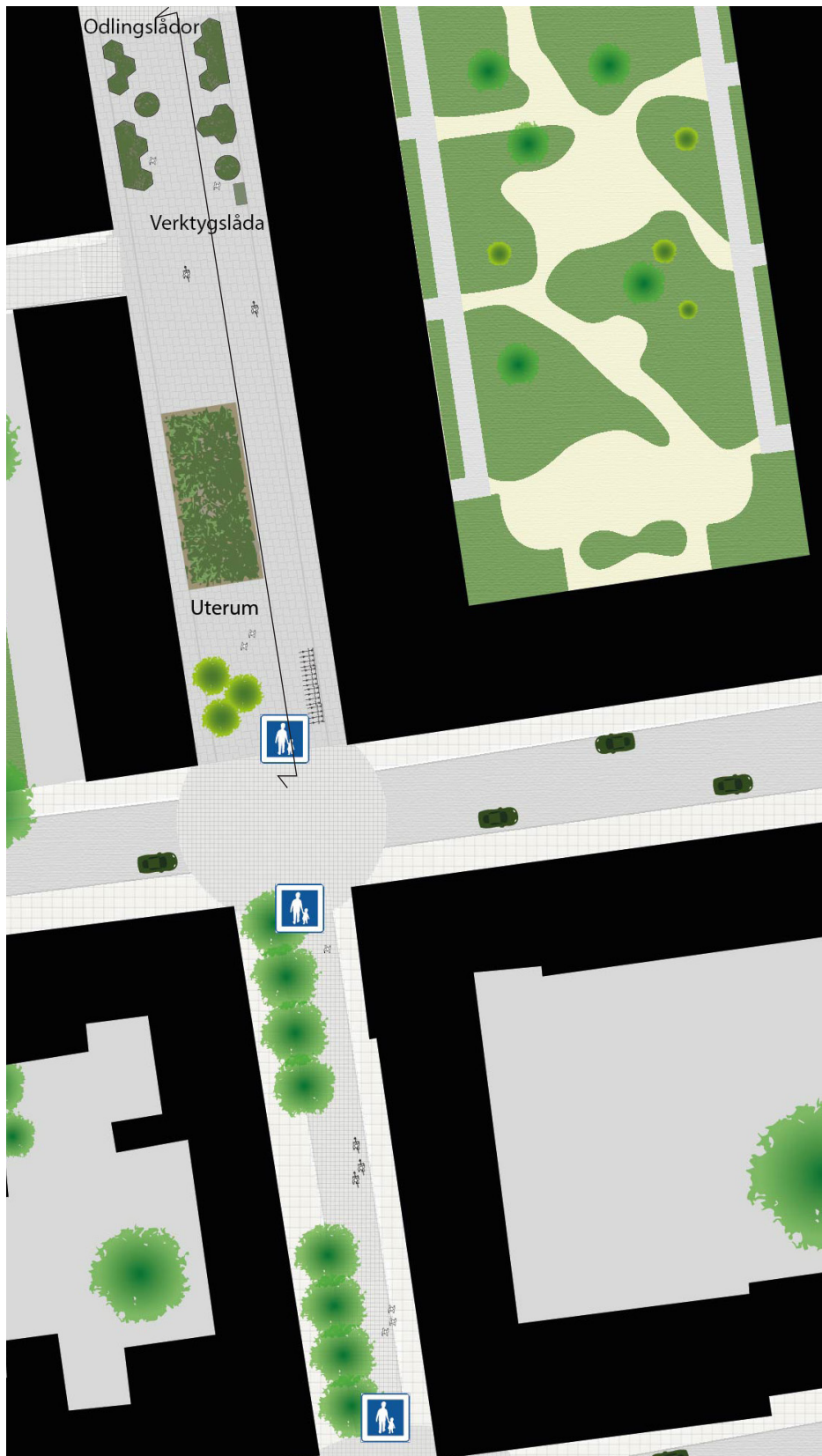
Eget fotografi. (2021). *Inspiration till sittplatser, Triangeln* [fotografi].

Begränsningen av personbilstrafiken gör att eleverna på skolan blir säkrare då deras entré ligger precis intill stråket. Likaså möjliggör det för plantering av träd och sittplatser. Längs med skolan har här tidigare varit lite gräs med risiga buskar. Här ska nu istället lämnas plats för gående. Aktiviteterna som sker kan kopplas till skolan, som exempelvis en bokhylla där det går att lämna och hämta böcker. Denna är mobil och kan även placeras på annan plats i staden. Den skulle även kunna fungera för andra ändamål, såsom att lämna och hämta kläder. Intill bokhyllan finns sittmöbler i hållbart material med planteringar.

Det ska också finnas plats för utställningar som de boende, verksamma eller besökande själva kan bidra till. Exempelvis kan en skolklass ställa ut något projekt de gjort eller så kan det annonseras om events som planeras på stråket. I området finns redan Moderna Muséet och ett konstgalleri så denna lösning förstärker områdets befintliga karaktär.



# Affärsgatan



0m 50m N

Egen illustration. (2021). *Förslag Affärsgatan* [illustration].



Egen illustration. (2021). *Affärsgatan* [illustration].

Mellan de två korsningarna är det redan idag avstängt för biltrafik och de restauranger som ligger här idag får ta plats på gatan genom uteserveringar. Här ska inga förändringar ske.

Vidare upp på stråket ska nya träd planteras och det ska ges möjlighet att parkera sin cykel. Grönskan och den ökade möjligheten att ta sig runt i området med gång och cykel kan bidra till större intäkter för verksamheterna. På denna del av stråket ska det inte få köras in med bil utan tillstånd. Ovanför detta ligger flera verksamheter såsom yoga-, pilates- och tatueringsstudior. Därför ska ett litet rum byggas av trästommar med grönska på taket, som kan fungera som ett väntrum utomhus. Det ska finnas belysning som gör det mysigt att sitta här även om det börjar bli mörkt ute. Det ska även finnas möjlighet att ha utställning här eller göra reklam för sin verksamhet.

Denna del av stråket ska avslutas med upphöjda odlingslådor som ger möjlighet till odling för de boende och verksamma längs med stråket. Detta ska sen vara tillgängligt för alla att ta del av dels för att uppmuntra till ökade sociala kvaliteter i området men också för att skapa gemenskap hos invånarna. På så sätt förs även ätbara inslag in i stadsrummet och främjar en biologisk mångfald. Detta blir en målpunkt för de som är intresserade av att smaka på vad staden har att erbjuda, genom att exempelvis följa fruktkartan.se som markerar ut tillgänglig frukt och grönt för medborgarna.



Egen illustration. (2021). Sektion Affärsgränd [illustration].

# Drottningtorget



0m 50m N

Egen illustration. (2021). Förslag Drottningtorget [illustration].



Egen illustration. (2021). Drottningtorget [illustration].



På denna del av stråket behöver fordon kunna komma in då här finns både garage och varuleverans. Därför ska markmaterialet här ändras till smågatsten. Detta då mindre sten tål större vikt, samt för att genom markmaterial visa på att det ska köras i låg hastighet. Med tanke på att det kör in stora fordon här ska inga typer av möbler finnas här som kan orsaka trängsel eller brist på säkerhet.

Precis som de andra korsningarna ska denna också vara upphöjd från asfalten och i smågatsten för att signalera att sakta ner farten. Den korsande vägen är mer trafikerad än de andra och därför ska det även finnas övergångsställen markerade.



Eget fotografi. (2021). Inspiration till förlängning av torg, Drottningtorget [fotografi].

På andra sidan gatan ska torget förlängas in mot byggnaderna, precis som på andra sidan torget. Detta gör att vägen inte längre kommer fungera för att köra igenom, utan ger istället tillåtelse för verksamheter att göra anspråk på gatan. Verksamheterna som ligger här idag är kontor som inte är öppna för besökare och som ofta byts ut. Genom att förlänga torget här ges det möjlighet för andra typer av verksamheter att lockas till att etablera sig här och skapa ännu mer aktivitet på torget.

# Kanalen



Egen illustration. (2021). *Förslag Kanalen* [illustration].



Egen illustration. (2021). *Kanalen* [illustration].



Stråket kommer att avslutas vid kanalen. På denna sida av Boulebar, som idag är en boendeparkering, ska istället finnas en bil- och cykelpool. Detta för att ge möjlighet till de boende att ta sig runt på ett mer hållbart sätt genom att dela på ett visst antal elbilar och cyklar, som i sin tur minskar andelen bilar i området. Bil- och cykelpoolen ska vara tillgänglig för de boende som tillhör området vars boendeparkering detta tidigare var. Här ska också finnas möjlighet till att pumpa cykeln, bildäcken och ladda bilen. Cyklarna ska stå parkerade under ett grönt tak som bidrar till att fördröja en viss del vatten, bidrar till biodiversitet och samtidigt ses som ett estetiskt inslag. Miljöstationen finns kvar fast på andra sidan av parkeringen.

Ut mot vägen ska parkeringen kantas av en växtbädd som hanterar dagvatten samtidigt som den bidrar med gröna element för förbikörande. Det nya övergångsstället ska ge möjlighet att enkelt ta sig över till kanalen och fortsätta promenera längs med kanalen eller upp mot Bastionen.



Eget fotografi. (2021). Inspiration till grönt tak, innergård [fotografi].



Eget fotografi (2021). Inspiration till växtbädd, Monbijougatan [fotografi].



Egen illustration. (2021). Sektion Kanalen [illustration].

Stråket blir som en grön länk som binder samman två sidor av promenadstråket, samt Bastion Uppsala och Kungsgatan. Stråket kan fungera som en transportsträcka som gynnar gång- och cykeltrafikanter men det har även ett eget vistelsevärde då utformningslösningar som främjar möjligheterna som pekats ut i SWOT-analysen har inkorporerats i förslaget.

# Implementering & förvaltning

För att kunna utveckla den befintliga bebyggda miljön till att bli mer hållbar och bidra till större värde för stadens invånare krävs det att implementering av de nya lösningarna sker på ett övertygande sätt. Problematiken som implementeringen måste svara på är det som utsetts som hot i SWOT-analysen, alltså "bilnormen", "beteende och attityd" och "brist på intresse". Strategier som ska användas för att implementera de hållbara utformningslösningarna ska få de lokala medborgarna att öppna ögonen för andra alternativ än bilen, se vilka mervärden och effekter som kan skapas tack vare detta, samt skapa intresse för att ta hand om den gemensamma miljön. Detta kan då ske genom metoder som nudging, mobility management och traffic calming. Förslagen till implementering och förvaltning som tas upp här utgår från utformningen av stråket som använts som metod för undersökning och kommunikation. Det finns alltså en öppenhet i förslagen då utformningen inte är ett färdigt förslag.

## Förändring av beteende och attityd för att minska bilanvändandet

Till en början ska stråket stängas av för biltrafik tillfälligt och tillfälliga möbler och växtlighet ska placeras ut. Detta för att testa hur åtgärderna skulle kunna fungera och vilka problem som kan uppstå vid en permanent avstängning. På detta sätt får också de boende i området känna på hur det skulle vara att inte kunna använda gatan för biltrafik. Detta har gjorts i Malmö tidigare, bland annat på Södra Förstadsgatan 2014, då busslinjerna flyttades. Då passade kommunen på att stänga av gatan för biltrafik och undersöka dess effekter och vilket intresse det fanns hos Malmöborna för en permanent lösning (Malmö stad, 2015). Likaså har sommargatan på Friisgatan i Malmö gett trafikanter en ökad förståelse för vad avstängningen av gatan innebär och biltrafiken har successivt minskat och lämnat mer plats för gående (Malmö stad, 2020c).

Då människor är mer benägna att ändra sitt beteende i samband med förändringar (Borlänge kommun, 2020) kan det vara lämpligt att införa mobility management under avstängningen av gatan. Detta genom att låta de boende testa på andra, mer hållbara mobilitetsmöjligheter. Därför ska de boende som har sin boendeparkering i området få möjlighet att testa på bil- och cykelpool under tiden gatan är avstängd. Målet är att detta ska få hushållen som äger bil att istället använda sig av cykel- och bilpool i framtiden och därmed ge större plats i stadsrummen för andra typer av aktiviteter och värden.

Att samtidigt, under denna testperiod, låta gatan prydas av tillfälliga möbler och växtlighet kan ge ett smakprov på hur gatan kan komma att upplevas i ett senare skede. Detta kan ge större motivation till att vilja behålla gatan bilfri. Efter försöket med Södra Förstadsgatan visade det sig att 70% var positiva till försöket att inte ha någon trafik alls på gatan. Trots detta är gatan idag trafikerad (dock utan bussarna som gick där innan). Detta då det saknades engagemang från fastighetsägare, verksamheter längs gatan och andra aktörer (Malmö stad, 2015). Samverkan mellan olika aktörer är därmed en viktig faktor för att kunna lyckas. Därför kan här tas inspiration från hur samverkan fungerar på sommargatorna där fastighetsägare, boende och verksamheter varje år kommer med initiativ (Malmö stad, 2018b).

Vår lokala lösning är endast en liten del i utvecklingen. Redan idag finns andra initiativ som syftar till att dela bilar i Malmö, som exempelvis Green Mobility och M - Volvo Car Mobility. Detta visar på att ett intresse redan finns i staden för nya typer av bilanvändning. Även Malmö stads målbild och arbete syftar till minskad användning och ägande av bil genom att exempelvis utvidga cykelbanor och kollektivtrafik (Malmö stad, 2016). Detta innebär att de boende i området även från andra håll blir påverkade till att resa mer hållbart. Detta förslag blir därmed inte en lösning på problematiken som bilnormen skapar, utan snarare ett redskap för att kunna hänga med i utvecklingen och möta målen.

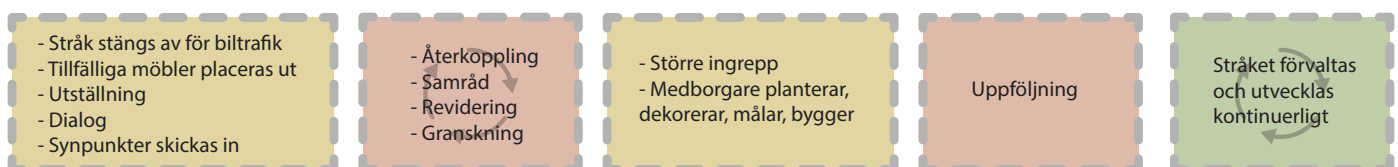
## Brukarmedverkan

Att inkludera medborgarna i förändringen blir viktigt redan tidigt i processen för att få så många infallsvinklar som möjligt. Under tiden gatan är avstängd för biltrafik och det finns möjlighet att testa på vissa av de tillfälliga möblerna såsom sittplatser och lite växtlighet, är det också möjligt att ha en utställning om förslaget. Detta ger medborgare möjlighet att både kunna föreställa sig hur en möjlig utformning skulle kunna se ut och komma med synpunkter.

Utställningen kan vara utformad som kartor och illustrationer placerade längs med stråket där medborgare själva kan få fylla i vad de vill att platsen ska innehålla. Tillhörande kartorna kan det även finnas riktlinjer för vilken typ av funktion eller utformning som är möjlig då möjligheterna ju visat sig vara begränsade i befintlig stadsmiljö. Synpunkterna kan både lämnas in som tryckta exemplar, som "Gula lappen" där den önskade utformningen och funktionen postats till kommunhuset (Boverket, 2021c). Det kan även fungera digitalt, med möjlighet att skriva och rita i telefonen. På detta sätt blir det nuvarande förslaget en grund som kan ändras baserat på vad brukarna av platsen önskar, och vad som blir möjligt.

Efter att medborgarna fått vara med och utforma platsen och gatan stängs av permanent för biltrafik kan de större ingreppen göras, såsom att lägga nytt markmaterial, bygga stommar och anlägga växtbäddar. När det väl är dags att plantera, måla och dekorera bjuds de boende och verksamma längs med stråket in för att delta. Exempelvis kan skolelever få måla möblerna i färger de tycker om, boende kan plantera träd och andra växter och förskolebarnen kan få tillverka och hänga dekorationer i träden och på de gröna väggarna. Genom att göra på detta sätt inkluderas barn i stadsplaneringen, vilket är viktigt då den fysiska miljön är betydelsefull för deras förståelse (de Laval, 2015).

Dessa typer av aktiviteter fortsätter även när stråket är på plats. Det blir möjligt att fortsätta ta hand om den gemensamma miljön, umgås och lära sig av varandra. De boende och verksamma kan exempelvis själva anordna aktiviteter såsom odlingsdagar, picknickar och utställningar. På så sätt kan olika användargrupper i området interagera med varandra och skapa gemenskap. Det blir ett roligt sätt att lära känna sina grannar, utanför sin egna byggnad.



Egen illustration. (2021). *Tidslinje* [illustration].



## Samverkan

Samverkan blir en viktig del för att kunna utveckla platsen till sin fulla potential. På så sätt kan platsen lyftas fram och upplevas av både lokala grupper och besökare. Som i tidigare exempel med Södra Förstadsgatan saknades det intresse från fastighetsägare, verksamheter och andra aktörer. Därför blir det viktigt att trycka på vilka fördelar det kan finnas med att samverka, som alla kan vinna på. Dessa typer av samarbeten kan ske mellan kommun, fastighetsägare, verksamheter, boende och besökare. I andra projekt som med sommargatorna har denna typ av samverkan fungerat och utvecklats under flera års arbete. Med detta som grund kan samverkan i även detta projekt leda till stora vinster.

Genom samverkan mellan kommunen och fastighetsägare skulle flertalet fasader längs med stråket kunna vara klädda i växter. Detta skulle gynna fastighetsägare då gröna väggar har många fördelar såsom att de är temperatur- och bullerreducerande och skyddar mot slitage från slagregn och UV-ljus. Kommunens mål är att skapa en attraktiv plats för sina medborgare, vilket gröna väggar medför då de är positiva estetiska inslag i stadsmiljön. Detta är något som fastighetsägare, boende och besökare skulle gynnas av.

Andra sätt samverkan skulle kunna ske för att få in mer gröna inslag på stråket hade kunnat vara att hjälpas åt med odlingar och bistå varandra med resurser. Kommunen hade kunnat bistå med material, växter och fröer för att uppmuntra användarna av platsen till att odla. Detta kan sedan alla ta del av. Kommunen kan också hjälpa till om verksamheterna och de boende gemensamt kommer överens om att ha någon typ av evenemang. På så sätt kan verksamheterna locka potentiella kunder och de boende får delta i nya aktiviteter.

Verksamheter skulle också kunna samverka och nyttja de nya platserna på stråket. Restaurangerna kan servera drycker ute till de som precis kommit från sitt yogapass. Rummet utanför verksamheterna kan nyttjas till väntrum, servering, annonsering eller annat ändamål. Mixen av olika verksamheter sätter en god grund för intressanta samarbeten som skulle kunna vara en fördel för alla.

För att minska biltrafiken ännu mer skulle de boende även kunna starta en gemensam bilpool med bilar som hushållen redan äger. Detta kan antingen vara ett komplement till den bilpool som placerats bakom Boulebar eller ersätta den beroende på intresse.

Aktören som äger cykelpoolen kan ha samarbete med olika företag, både längs med stråket och andra, och på så sätt ha kampanjer som gynnar både cykelpoolen, företagen och privatpersoner. Ju mer cykeln väljs över bilen ju bättre rabatter ges. På så sätt uppmuntras användning av cykel över bilen samtidigt som verksamheter kan få ökad försäljning och exponering.

## Uppföljning

Det blir viktigt att det sker en uppföljning för att granska hur de nya åtgärderna och funktionerna upplevs. Utformningen kan justeras med tiden beroende på uppföljningen, vilket är en av fördelarna med tillfällig arkitektur. På Friisgatan i Malmö, som varit en sommargata sedan 2017, har uppföljning gjorts i form av dialog med gatans verksamheter. Detta har lett till nya gestaltungsinslag såsom mer grönska och sittplatser (Malmö stad, 2020c). På samma sätt skulle boende, verksamma och besökare längs stråket kunna påverka dess utformning.

# Diskussion & Slutsats

Här diskuteras arbetets resultat och metod. Möjliga framtida studier presenteras innan arbetet avslutas med en slutsats.

## Diskussion

*Hur kan strategier för beteendeförändring minska bilanvändandet och bidra till mervärden och positiva effekter i en omgestaltung av befintlig kvartersstad i Malmö för en hållbar stadsutveckling?*

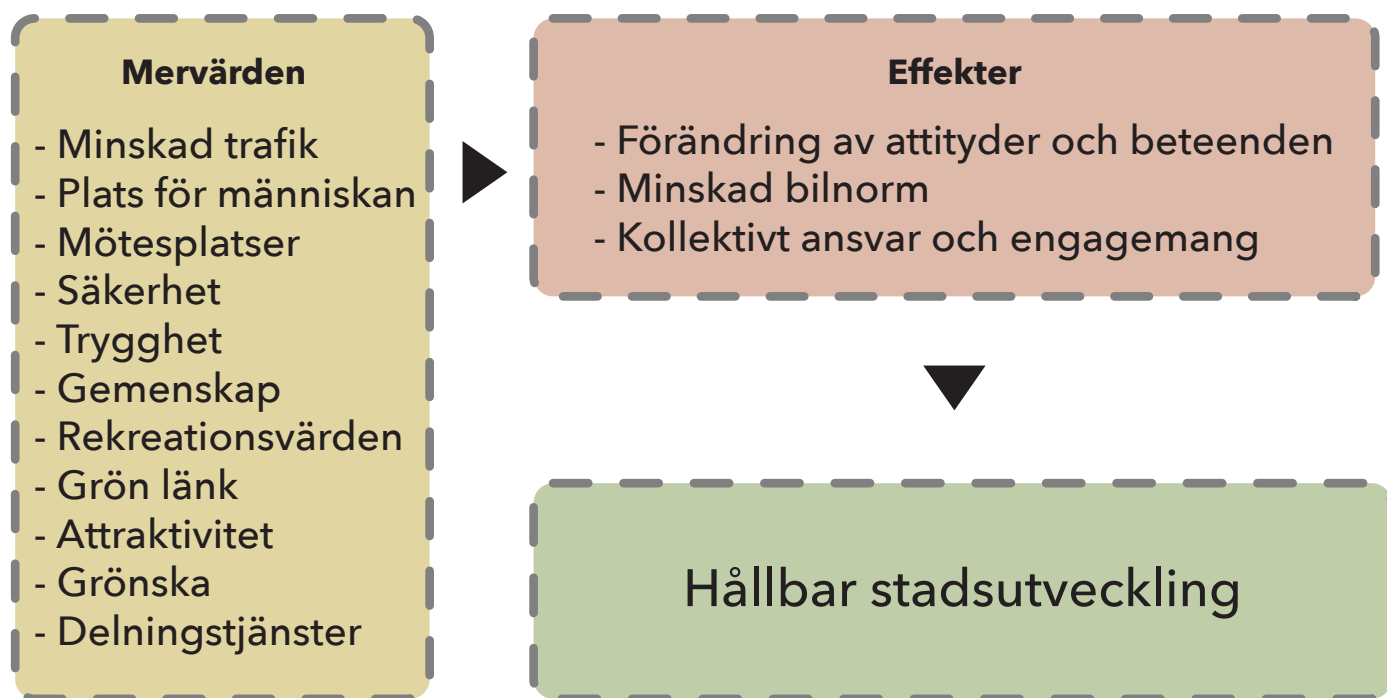
Genom vår förändring av stråket och dess förvaltningsstrategier skapas mervärden för boende, verksamma och besökare som är kopplade till ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter. Genom att förändra detta stråk med mål att minska biltrafiken ska det också bli mer tillgängligt för människan. Det ska också bidra till minskade luftföroreningar lokalt och minskade bullernivåer som i sin tur ska leda till en positiv påverkan på miljön. Den minskade biltrafiken kan också leda till ökad säkerhet bland cyklister och gående som kommer att ha högre prioritet i stadsrummet. Parkeringsytorna som idag finns på stråket har gett möjlighet till att skapa olika möten och en attraktiv plats med fokus på invånarna. Detta kan leda till ökad rörelse i området som i sin tur ger en känsla av trygghet.

De gröna elementen tillsammans med stadsgatustrukturen ska gynna platsens tillgänglighet och attraktivitet för att förflytta sig med gång och cykel. På stråket ska det planteras nya träd, växtbäddar och sättas ut odlingslådor som kommer att förvaltas av de boende. Detta skapar gemenskap hos användarna av platsen och gör att de känner ett kollektivt ansvar för sin miljö. Likaså kan möjligheten till att dela fordon, böcker och kläder leda till resurseffektivitet och gemenskap. Den ökade grönskan kan också bidra till större ekonomiska vinster, friskare befolkning, högre livskvalitet och därmed en attraktiv stad. Stråket ska också förse med fler sittplatser, vilket är en av de viktigaste förutsättningarna för att människor ska stanna på en plats. Detta bidrar i sin tur till att fler aktiviteter kan ske på platsen. Detta kommer att främja flödet av människor och ge en ökad känsla av tillgänglighet till grönytor vilket är viktigt för välmåendet och ett steg i riktningen mot en mer hållbar stadsutveckling.

Genom dessa lösningar har vi på många sätt uppnått det vi ville åstadkomma efter att ha gjort SWOT-analysen. Hoten som identifierats har vi försökt att möta genom nya typer av implementering och förvaltning som ska styra användarna av platsen i en viss riktning. Möjligheterna som identifierats har fått ta plats i förslaget och leder till mervärden och positiva effekter.

Nuläge	Framtid
<b>STYRKOR</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kanalen och dess stigar</li><li>- Bastionen</li><li>- Verksamheter</li><li>- Drottningtorgets stora träd</li><li>- Centralt läge</li><li>- Kollektivtrafik</li><li>- Kungsgatan</li><li>- Skolor</li><li>- Cykelnät</li><li>- Boende</li><li>- Moderna Museet</li></ul>	<b>MÖJLIGHETER</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Blågröna rekreationsvärden</li><li>- Rörelse &amp; aktivitet</li><li>- Hälsa &amp; välmående</li><li>- Bullerdämpande</li><li>- Tillgänglighet</li><li>- Hållbar mobilitet</li><li>- Minskad biltrafik - minskade utsläpp lokalt</li><li>- Biologisk mångfald</li><li>- Ekosystemtjänster</li><li>- Delaktighet</li><li>- Säkerhet &amp; trygghet</li><li>- Bättre dagvattenhantering (klimatanpassning)</li><li>- Konst</li></ul>
<b>SVAGHETER</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Biltrafik och parkering</li><li>- Hårdgjorda ytor</li><li>- Brist på grönska</li><li>- Brist på säkerhet</li><li>- Brist på aktivitet - döyta</li><li>- Buller</li></ul>	<b>HOT</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bilnorm</li><li>- Beteende och attityd</li><li>- Brist på intresse</li></ul>

Egen illustration. (2021). SWOT-analys [illustration].



Egen illustration. (2021). Mervärden & effekter [illustration].

Dessa mervärden kan få positiva effekter som i sin tur kan bidra till en hållbar stadsutveckling. Dessa effekter är:

Förändring av attityder och beteenden som skapats genom nya mobilitetsmöjligheter, delningstjänster och samverkan. Detta har i sin tur påverkan på bilnormen och möjligtvis andra hållbarhetsfrågor.

Ökat kollektivt ansvar och engagemang som skapats genom samverkan, delningstjänster och olika förvaltningsstrategier.

Dessa mervärden och effekter gynnar arbetet i riktningen mot en hållbar stadsutveckling, och de globala och nationella målen. När det kommer till de Globala målen bidrar förslaget till att tillgängliggöra transportmedel för alla genom att göra det enklare att ta sig runt med gång- och cykel och förbättra trafiksäkerheten. Förslaget bidrar också på så sätt till att minska stadens negativa miljöpåverkan. Stråket och dess förvaltning bidrar till inkluderande och hållbar urbanisering genom deltagandebaserad planering och säkra och tillgängliga offentliga miljöer.

Detta förslag följer också riktningen för de nationella hållbarhetsmålen genom att utveckla gröna länkar och erbjuda rekreativa och hälsosamma miljöer. Även genom att prioritera gång- och cykeltrafik på bekostnad av personbilstrafiken. Samverkan och engagemang från kommun och invånare kan bidra till samhällsomställningen som krävs för en hållbar stadsutveckling.

Det är bra att förslaget berör så många hållbarhetsmål då detta är ett sätt att uppskatta om det går i rätt riktning. Det är dock svårt att vara säker på att dessa effekter skulle uppnås när det inte testats i praktiken. Likaså är det ett litet projekt som kan ha positiva effekter lokalt men att påstå att det ger globala effekter är att ta i. Samtidigt är det många små förändringar som i det långa loppet bidrar till stora framgångar.



I utformningen av ett stråk i en central del av Malmö har vi stött på svårigheter som uppstår i en förändring av befintlig kvartersstad. De hållbara lösningarna som tagits fram på stråket har blivit resultatet av en process med flertalet utmaningar på vägen.

En viktig komponent för att kunna jobba mot en hållbar stadsutveckling är att reglera bilnormen. Vi gick in med inställningen att utesluta bilen helt från vårt tänkta stråk och på så sätt vara progressiva. Efter flertalet observationer på plats insåg vi att detta hade varit en för stor förändring som hade varit för svår att anpassa sig till och hade istället kunnat leda till den motsatta effekten som vi önskat. Då vi inte vill att människor ska känna sig påtvingade används nudging som en strategi för att knuffa de till att göra val som anses rätt genom enkla medel. Vi har därmed behövt tampas med att hitta balansen mellan att ta hänsyn till behovet som finns och vår vilja att utesluta bilen. Vi ändrade inställning och tog istället fram strategier som i framtiden kan leda till att detta behov inte finns kvar.

Ett annat problem som kan uppstå är att olika aktörer inte vill engagera sig. Det är viktigt att belysa vikten av samverkan då avsaknaden av en bra samverkan gör att platsens befintliga kvaliteter inte lyfts fram och stärks. Ett lyckat samarbete med berörda aktörer, boende och verksamma i området krävs för att en plats ska kunna utnyttjas och förändras till sin fulla potential. Om fördelarna med samverkan och vad det kan leda till inte lyfts fram kan det vara svårt för de berörda att känna intresse. Samverkan kan vara ett sätt att motverka den problematik som uppstår i förändringen av stadsrummet och bidra till mervärden för användarna.

Strategierna som tagits fram blir ett sätt att minimera dessa problem. En gradvis förändring tillsammans med nudging kan vara den rätta vägen att gå för att undvika en för stor förändring som hade varit svår att anpassa sig till. Strategin innebär också att vi minskar risken för att förändringen skulle medföra motsatta effekter än vad vi hade önskat, exempelvis genom att de berörda känner sig påtvingade att leva på ett visst sätt. Detta i kombination med den tillfälliga arkitekturen ger möjlighet till att förändra platsen på ett sätt som gör att användarna känner sig delaktiga samtidigt som de blir styrda till att förändras i en hållbar riktning.

Tillfällig arkitektur kan ses som en del av nudging. Detta eftersom att platser öppnas upp för fler berättelser och andra tolkningar, likaså som nya platser kan öppna upp för annorlunda användningsområden. Detta kan vara att platser där privatbilismen tidigare har dominerat istället blir platser där grönskan kan få ta över och människor ges möjlighet att ta platser i anspråk. Sådana förändringar visar på att det är möjligt att förändra platser vilket också visar på att det är möjligt att förändra beteenden genom kollektiva överenskommelser om hur platsen ska användas. Utan samverkan och samtal med stadens olika grupper är det svårt att veta om det finns en upplevd orättvisa bland stadens olika grupper. Dessa tillfälliga mötesplatser kan därför ge möjlighet till att öppna upp för samtal och skapa tillit i samhället genom att de gemensamma resurserna används rättvist. Tillfälliga lösningar lämnar även en öppenhet där människor kan medverka till att staden prioriterar nya grupper och nya användningsmöjligheter av det gemensamma rummet. En hållbar gestaltning bidrar till en hållbar utveckling vilket är något som driver fram nya beteenden och nya rum, som därmed bildar gemenskap mellan olika grupper.

# Metoddiskussion

Processen med detta examensarbete började egentligen med ett annat syfte. Vi hade fokus på kanalen i Malmö och ville skapa en ny mötesplats i dess anslutning. I samband med det, började vi analysera platserna vid kanalen, som vi nu har som start och avslut på stråket, för att kunna se vad för typ av mötesplatser vi hade kunnat utveckla här. När vi promenerade mellan de två utvalda platserna gick vi längs med Norregatan och insåg då att det hade varit mer intressant att skapa ett stråk här då förutsättningarna för det verkade goda.

De första idéerna vi hade om stråket var att fokusera på blågröna lösningar och klimatanpassning då stora delar av området består av hårdgjorda ytor. Detta förändrades efter att vi läst mycket litteratur om det som synliggjorde problematiken som skulle uppstå. Vi insåg också efter observationer att vi hellre ville ha fokus på människan och aktivitet i stadsrummet. Denna process har lett oss fram till val av strategier för hållbar mobilitet och förvaltning, samt utformning av tillfällig arkitektur. Vi har utgått från platsen och den har fått leda oss i den riktning arbetet tagit. Då vi fortfarande vill ha en öppenhet kring projektet ses utformningen som en undersökning och inte som ett färdigt förslag.

Hur tillvägagångssättet sett ut under arbetets gång har påverkan på slutresultatet. Vår utgångspunkt i hållbar stadsutveckling och bakgrund inom byggd miljö och kommunikation har haft stor inverkan på resultatet och metoden. Detta har lett till att fokus har legat på strategier för minskad plats för bilar, mer grönska och medborgarmedverkan.

Arbetets omfattning och tidsram har påverkat metodval. Likaså den rådande pandemin. Att vi behövt anpassa metoderna så att det varit möjligt att jobba på distans och digitalt har påverkat arbetet på så sätt att vi inte kunnat ha dialoger eller workshops med brukare av platsen. Medborgardialog hade varit ett bra tillägg i processen där önskemål från boende, verksamma och besökare hade kunnat bidra till utformningen. Detta hade säkert kunnat styra projektet i en annan riktning då dessa grupper är experter på sin omgivning. Likaså hade det varit intressant att låta eleverna och barnen på skolorna, förskolorna och de som bor där vara med då barnperspektivet är väsentligt. Istället har vi fått utgå från detta ur ett teoretiskt perspektiv och fått undersöka dessa gruppers möjliga involvering i en förvaltningsprocess.

Litteraturen som använts i studien anser vi vara relevant och varierad. Det uppstod svårigheter med val av litteratur och vilken information som var relevant. Vi har genom arbetets gång läst mycket mer litteratur men urvalet som vi gjort känns rimligt inom ramen för studien. Val av litteratur, teori och våra personliga tolkningar kan ha haft påverkan på resultatet. Eftersom vi stötte på svårigheter längs vägen i utformningen förändrades studien hela tiden och likaså vilken litteratur som ansågs relevant. Avgränsningen av vilka begrepp vi velat utgå från har också påverkat resultatet då dessa till stor del använts för att analysera resultatet.

Genom att studera referensprojekt har vi också fått klarhet i hur kommunen dels använder sig av tillfällig arkitektur men också vilka typer av åtgärder som tas för minskad personbilstrafik. Anledningen till att de flesta projekten är från Malmö är för att det finns många olika regler och riktlinjer att följa och genom att titta på tidigare projekt blev det lättare för oss att hålla oss inom ramarna för vad som är rimligt. Det hade varit intressant att titta på fler internationella projekt. Hade vi tidigare kommit fram till vilka typer av lösningar och strategier vi skulle ha hade fler referensprojekt sökts upp.

Att vi använt oss av illustrationer och visualiseringar för att testa strategierna vi kommit fram till har för oss hjälpt att se om de är rimliga. På så sätt upptäckte vi exempelvis hur pass mycket plats bilarna faktiskt tar, trots att förslaget minskat dess plats rejält. Hade vi bara utgått från teori hade förslaget kanske inte resulterat i tillfällig arkitektur då begränsningarna i utformandet inte hade kunnat ses lika tydligt.

# Framtiden

Genom den här studien har vi kunnat undersöka vilka mervärden och effekter hållbara utformningslösningar och lokala förvaltningsstrategier kan få i omgestaltung av befintlig kvartersstad. Med detta hoppas vi att användning av tillfälliga lösningar kan fungera som en strategi för att styra samhället mot en hållbar stadsutveckling. Detta skulle kunnas studeras mer genom att:

Undersöka samverkan mellan fastighetsägare, verksamheter och andra aktörer på den valda platsen. Detta genom att involvera de berörda genom medborgardialog. På så sätt är det också möjligt att testa andra aktiviteter och förändringar för att möta behoven hos de berörda.

Titta mer på beteendeförändringar och dess koppling till de olika lösningarna. Hur hade lösningarna fungerat i praktiken?

Ha en annan utgångspunkt. Hur hade någon med en annan bakgrund utvecklat detta stråk och vad hade det fått för resultat?

Titta på andra delar av staden. Kan liknande lösningar appliceras på andra ställen? Får det samma effekter?

## Slutsats

Genom att ha utformat ett stråk har vi fått kunskap och förståelse för utmaningen med att hållbarhetsanpassa befintliga stadsmiljöer med människan i centrum. Förslaget som tagits fram kan genom sin utformning och förvaltningsstrategier skapa mervärden och positiva effekter i riktningen mot en hållbar stadsutveckling. Hur detta skulle mottagas av stadens invånare är svårt att förutse då studien hade behövts testas i praktiken med medborgardialog. Detta gör det svårt att dra en generell slutsats.

Utformningen består till stor del av tillfälliga lösningar som kan utvecklas, anpassas och förfinas efter användarnas önskemål. Resultatet av just den tillfälliga arkitekturen gör inte området hållbart utan är ett medel för att kunna styra användarna i en hållbar riktning och senare kunna göra större förändringar. Genom förvaltning och deltagande kan beteenden och attityder förändras och leda till minskad bilanvändning som är ett krav för att befintliga stadsmiljöer ska kunna bli permanent hållbara. Projektet, dess utformning och förvaltningsstrategier, blir en strategi för att minska bilanvändandet, vilket i sin tur kan leda till en hållbar stadsutveckling.



# Referenser

- Adervall Berglund, M. (2015). *Ägodela Köp mindre -få tillgång till mer*. Stockholm: Bonnier fakta & Naturskyddsföreningen.
- Alvehus, J. (2019). *Skriva uppsats med kvalitativ metod: en handbok*. (upplaga 2). Stockholm: Liber
- Anderson, J., Ruggeri, K., Steemers K., & Huppert F. (2017). Lively Social Space, Well-Being Activity, and Urban Design: Findings From a Low-Cost Community-Led Public Space Intervention. *Environment and Behavior*, 49(6), (s. 685–716). <https://doi.org/10.1177/0013916516659108>
- Bergsjö, A. (2008). Gestaltning med markbetong. I Svensk Markbetong & Svensk Byggtjänst (Red.). *Stadens golv - gestaltning med marksten och plattor av betong*. (s. 73 - 91). Stockholm. ISBN 978-91-7333-260-6.
- Beery, T., Raymond, M.C., Kyttä, M., Stahl Olafsson, A., Plieninger, T., Sandberg, M., Stenseke, M., Tengö, M., Jönsson, K.I. (2017). Fostering incidental experiences of nature through green infrastructure planning. *Ambio* 2017(46), (s.717-730). <https://link-springer-com.proxy.mau.se/content/pdf/10.1007/s13280-017-0920-z.pdf>
- Bimonte, S, Bosco, L, Stabile, A. (2019). Nudging pro-environmental behavior: evidence from a web experiment on priming and WTP. *Journal of Environmental Planning and Management*, 63(4), (s. 651-668). <https://www-tandfonline-com.proxy.mau.se/doi/pdf/10.1080/09640568.2019.1603364?needAccess=true>
- Bishop, P. & Williams, L. (2012). *The temporary city*. London: Routledge. ISBN 9780415670562
- Borlänge kommun. (2020). *En verktygslåda i mobility management*. Borlänge kommun. <https://www.borlange.se/download/18.3eb6ff9017599697fe141f9/1605106210035/Verktygsl%C3%A5da%20i%20mobility%20management.pdf>
- Boverket. (10 juni 2015). *Att involvera barn och unga*. Boverket.se. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/barn-och-ungas-utemiljoer/att-involvera-barn-och-unga/>
- Boverket.(2019).*Parker och grönområden reglerar vatten vid skyfall och översvämning*. Boverket.se. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/ekosystemtjanster/naturen/betydelse/reglerar/>
- Boverket (2 februari 2021a). *SWOT analys*. Boverket.se <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/medborgardialog/metoder/swot-analys/>
- Boverket (2 februari 2021c). *"Gula lappen" visade vägen till bättre medborgardialog i Karlshamn*. Boverket.se. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/medborgardialog/exempel/karlshamn/>
- Boverket ( 16 april 2021b). *Medborgardialog*. Boverket.se. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/medborgardialog/>
- Cross, N. (2011). *Design thinking: understanding how designers think and work*. <https://books.google.co.uk/books?hl=en&lr=&id=F4SUVT1XCCwC&oi=fnd&pg=PT5&dq=+Design+Thin->

king:+Understanding+How+Designers+Think+and+Work+N+Cross&ots=7QSBzXQw2n&-sig=pdUWvscB8EgpeXpHB0-T-GEknY0#v=onepage&q=Design%20Thinking%3A%20Understanding%20How%20Designers%20Think%20and%20Work%20N%20Cross&f=false

de Laval, S. (2015). *Bygga stad för barn: en kunskapsöversikt om barn och ungdomar, täta stadsmiljöer och metoder för delaktighet och barnkonsekvensanalys*. Stockholm: Arkus, forskning och utveckling inom arkitektur och samhällsbyggnad.

Ehn, P. (2008). *Participation in design things*. Malmö University. DOI: 10.1145/1795234.1795248

Foster, S. (2013) Collective Action and the Urban Commons. *Notre Dame Law Review*, 87(1), (s. 57-134). <http://scholarship.law.nd.edu/ndlr/vol87/iss1/2>

Greco, J. (2012). From Pop-UP to permanent. *Planning; Chicago*, 78(9), (s. 14-18). <https://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=3&sid=0d2e0759-242e-42e3-a82f-82f1274752e0%40sessionmgr101>

Göteborg Stad. (2017). *Sharing Cities: städernas roll i delningsekonomin*. Goteborg.se. [http://www5.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/93ec9160f537fa-30c12572aa004b6c1a/006fcbf68a682603c12582260056b905/\\$FILE/6%20Bilaga%202%20Sharing%20cities%20fran%20ett%20svenskt%20perspektiv.pdf](http://www5.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/93ec9160f537fa-30c12572aa004b6c1a/006fcbf68a682603c12582260056b905/$FILE/6%20Bilaga%202%20Sharing%20cities%20fran%20ett%20svenskt%20perspektiv.pdf)

Haninge Kommun. (2016). *Handbok för hållbar dagvattenhantering - för byggentreprenörer och samhällsplanerare*. Haninge.se. [https://www.haninge.se/globalassets/forvaltningsspecifikt-globalt-innehall/stadsbyggnadsforvaltningen/dagvatten/haninge\\_lod\\_storre\\_fastighet\\_digital1.pdf](https://www.haninge.se/globalassets/forvaltningsspecifikt-globalt-innehall/stadsbyggnadsforvaltningen/dagvatten/haninge_lod_storre_fastighet_digital1.pdf)

Hedenfelt, E. (2013). *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling: ett integrerat perspektiv på staden som ett socioekologiskt, komplext system*. Malmö: Malmö högskola

Hrelja, R. (2018). *Mål och åtgärder för minskad biltrafik i svenska kommuner*. (K2 Research 2018:3). K2. [https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_uppladdad\\_rapport/mal\\_och\\_atgarder\\_for\\_minskad\\_biltrafik\\_i\\_svenska\\_kommuner\\_outreach\\_2018\\_3.pdf?fbclid=IwAR3iLO\\_CaWqooBtBhMquYGmupXAAtNM7yfKkCQGStDqn2MD2vzmbOHwMjLCs](https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/mal_och_atgarder_for_minskad_biltrafik_i_svenska_kommuner_outreach_2018_3.pdf?fbclid=IwAR3iLO_CaWqooBtBhMquYGmupXAAtNM7yfKkCQGStDqn2MD2vzmbOHwMjLCs)

Hutchinson, E. (2019). *Drawing for landscape architecture: sketch to screen to site*. London: Thames & Hudson.

Jansson, M., & Lindgren, T. (2012). A review of the concept 'management' in relation to urban landscapes and green spaces: Toward a holistic understanding. *Urban Forestry & Urban Greening*, 11, (s. 139-145). DOI: 10.1016/j.ufug.2012.01.004

Jansson, M., Persson, A., Östman, L. (2013). *Hela staden: argument för grönblå stadsbyggnad. Stad & Land 183*. Alnarp: Movium

King, M. (19 januari 2017). Nolli map as a tool for small developers. *Public Square - a CNU Journal*. [https://www.cnu.org/publicsquare/2017/01/19/nolli-map-tool-small-developers?fbclid=IwAR-2CyKSmHcUy1Gx-UhMD07T5s8w5hqW3WZXsKwFTI7tq1Q\\_FHBlc8N\\_yHo](https://www.cnu.org/publicsquare/2017/01/19/nolli-map-tool-small-developers?fbclid=IwAR-2CyKSmHcUy1Gx-UhMD07T5s8w5hqW3WZXsKwFTI7tq1Q_FHBlc8N_yHo)

Koglin, A., Vogel, N., Perander, S., Larsson, A., Marcheschi, E. (2019). *Implementering av bilfria distrikt. En dokumentstudie från ett internationellt, nationellt, regionalt och lokalt perspektiv*. (K2 Research 2019:8). K2. [https://portal.research.lu.se/portal/files/70226360/Koglin\\_et\\_al\\_2019\\_Implementering\\_av\\_bilfria\\_distrikt.pdf](https://portal.research.lu.se/portal/files/70226360/Koglin_et_al_2019_Implementering_av_bilfria_distrikt.pdf)

Koucky, M. (u.å). *Mobility Management & beteendepåverkan*. Koucky.se <https://www.koucky.se/mobility-management-beteendepaverkan-och-nudging/>

Lamond, J., & Everett, G. (2019). Sustainable Blue-Green Infrastructure: A social practice approach to understanding community preferences and stewardship. *Landscape and Urban Planning* 191 (2019) 103639. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2019.103639>

Lehner, M., Mont, O., & Heiskanen, E. (2016) Nudging - A promising tool for sustainable consumption behaviour?. *Journal of cleaner production*, 136(2016) (s. 166-177). <http://poc.maxdevservers.com/wp-content/uploads/2020/10/001Nudging.pdf>

Malmö stad. (2003). *Grönplan för Malmö 2003*. Malmö stad. <https://docplayer.se/12226151-Gronplan-for-malmo-2003.html>

Malmö stad. (2014). *Program för utveckling av Malmös kanalrum*. Malmö stad. <http://projektering.nu/files/Kanalprogram.pdf>

Malmö stad. (2015). *Södra Förstadsgatan - Försök med bilfri del*. Gatukontoret. <https://docplayer.se/113084-Sodra-forstadsgatan-forsok-med-bilfri-del.html>

Malmö stad. (2016). *Trafik- och mobilitetsplan*. Malmö stad. [https://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1491303428445/MALM\\_TROMP\\_210x297mm\\_SE.pdf](https://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1491303428445/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf)

Malmö stad. (2017). *Skyfallsplan för Malmö*. Malmö stad. <https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af150f6/1609840177774/Skyfallsplanmalmstad.pdf>

Malmö stad. (2018a). *Översiktsplan för Malmö: Planstrategi*. Malmö stad. [https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af162af/1610100094509/%C3%96VERSIKTSPLAN%20F%C3%96R%20MALM%C3%96\\_antagen\\_31maj2018.l%C3%A5g.webb.pdf](https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af162af/1610100094509/%C3%96VERSIKTSPLAN%20F%C3%96R%20MALM%C3%96_antagen_31maj2018.l%C3%A5g.webb.pdf)

Malmö stad. (2018b). *Sommargator i Malmö - konceptbeskrivning*. Fastighets- och gatukontoret. <https://docplayer.se/151600178-Fastighets-och-gatukontoret-sommargator-i-malmo-konceptbeskrivning.html>

Malmö stad. (2019). *Plan för Malmös gröna och blå miljöer*. Malmö stad. <https://motenmedborgarportal.malmo.se/welcome-sv/namnder-styrelser/stadsbyggnadsnamnden/mote-2019-03-14/agenda/plan-for-malmos-grona-och-bla-miljoer-antagandehandling-mars2019pdf-1?downloadMode=open>

Malmö stad. (2020a). *Blågröna urbana lösningar* [Broschyr]. Malmö stad. [https://malmo.se/download/18.492e6d8f17575ea6e8934e7a/1613736447462/BG-l%C3%B6sningar\\_broschyr\\_Malm%C3%B6%20stad\\_200421.pdf](https://malmo.se/download/18.492e6d8f17575ea6e8934e7a/1613736447462/BG-l%C3%B6sningar_broschyr_Malm%C3%B6%20stad_200421.pdf)

Malmö stad. (2020b). *Park- och grönytor - träd*. Projektering.nu. <https://www.projektering.nu/tr%C3%A4d.html>

Malmö stad. (2020c). *Utvärdering av sommargatan på Friisgatan*. Fastighets- och gatukontoret. <https://motenmedborgarportal.malmo.se/welcome-sv/namnder-styrelser/tekniska-namndens-trafikutskott/mote-2020-11-10/agenda/rapport-utvardering-av-sommargatan-pa-friisgatan-2020pdf?downloadMode=open>

Malmö stad. (2021a). *Friisgatan*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Tema/Bebyggelse-och-ute-miljoer/Sommargator/Friisgatan.html>



Malmö stad. (2021b). *Claesgatan*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Tema/Bebyggelse-och-ute-miljoer/Sommargator/Claesgatan.html>

Malmö Stadsbyggnadskontor (1998). *Stadens golv*. Malmö stad. [http://www.projektering.nu/files/Stadens\\_golv.pdf](http://www.projektering.nu/files/Stadens_golv.pdf)

Madanipour, A. (2018). Temporary use of space: Urban processes between flexibility, opportunity and precarity. *Urban Studies Journal Limited 2018, Vol. 55(5)* (s. 1093–1110). DOI: 10.1177/0042098017705546

Moore, K. (2010). *Overlooking the visual*. New York, NY: Routledge.

NACTO. (u.å). *Case Study: Fort Street; Auckland, New Zealand*. Globaldesigningcities.org. <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/shared-streets/commercial-shared-streets/case-study-fort-street-auckland-new-zealand/>

Naturvårdsverket. (27 november 2017). *God bebyggd miljö - saker kommuner kan göra*. Sverigesmiljomal.se. <https://www.sverigesmiljomal.se/stod-och-rad-i-miljoarbetet/god-bebyggd-miljo---saker-kommuner-kan-gora/>

Naturvårdsverket. (31 mars 2020a). *God bebyggd miljö*. Sverigesmiljomal.se. <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/god-bebyggd-miljo/>

Naturvårdsverket. (31 mars 2020b). *Generationsmålet - miljöarbete för kommande generationer*. Sverigesmiljomal.se. <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/generationsmalet/>

Naturvårdsverket. (29 januari 2021). *Hållbar stadsutveckling*. Naturvårdsverket.se. <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Hallbara-stader/>

Newman, P., & Kenworthy, J. (1999). Traffic Calming. I S.M Wheeler & T Beatley (Red.), *The Sustainable Urban Development Reader* (s. 161–167). The Routledge Urban Reader Series

Palm, J., Södergren, K., & Bocken, N. (2019). The Role of Cities in the Sharing Economy: Exploring Modes of Governance in Urban Sharing Practices. *Energies 12*. doi:10.3390/en12244737

Riksdagen. (2011). *Hållbara städer - med fokus på transporter, boende och grönområden*. Riksdagstryckeriet. <https://data.riksdagen.se/fil/D2A6AA8B-CF4C-4089-831D-121805B74F8A>

Shih, Y.T., Sher, W.D., Taylor, M. (2015). Understanding Creative Design Processes by Integrating Sketching and CAD Modelling Design Environments: A Preliminary Protocol Result from Architectural Designers. *International Journal of Architectural Research. ArchNet-IJAR 9*, 76. <http://eprints.nottingham.ac.uk/53269/1/UNDERSTANDING%20CREATIVE%20DESIGN%20PROCESSES%20BY%20INTEGRATING%20SKETCHING%20AND%20CAD%20MODELLING%20DESIGN%20ENVIRONMENTS.pdf>

Smedberg, E. (2020). *Från Uppdrag till förslag: En undersökning av landskapsarkitektens gestaltungsprocess* [Masteruppsats, Sveriges Lantbruksuniversitet]. Epsilon SLU [https://stud.epsilon.slu.se/16319/1/smedberg\\_e\\_201119.pdf](https://stud.epsilon.slu.se/16319/1/smedberg_e_201119.pdf)

Stanley, J., Stanley, J. & Hansen, R. (2018). *How great cities happen: integrating people, land use and transport*. Northampton, MA: Edward Elgar Pub.

Stockholm stad. (2011). *Arkitektur Stockholm. Del 1. Strategier för stadens gestaltning*. Vaxer. stockholm.se.[https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktsplanen/arkitektur\\_stockholm\\_del-1-stadenstadsrummet-stadsdelen-byggnaden.pdf](https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktsplanen/arkitektur_stockholm_del-1-stadenstadsrummet-stadsdelen-byggnaden.pdf)

Thackara, J. (2015). *How to thrive in the next economy: designing tomorrow's world today*. London: Thames and Hudson

Thaler, H. R., & Sunstein, R., C. (2008). *Nudge - Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness*. London: Penguin books Ltd.

Trafikverket. (2010). *Attraktiva stadsrum för alla - Shared Space*. Trafikverket.se. [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11524/RelatedFiles/2010\\_122\\_attraktiva\\_stadsrum\\_for\\_alla\\_shared\\_space.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11524/RelatedFiles/2010_122_attraktiva_stadsrum_for_alla_shared_space.pdf)

Trafikverket. (2017). *Värdering av ekosystemtjänster av urban grönska - fallstudieområde Kungsparken och Skansen Lejonet*. Trafikverket. [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/40326/Ineko.Product.RelatedFiles/2017\\_173\\_vardering\\_av\\_ekosystemtjanster\\_av\\_urban\\_gronska\\_fallstudieomrade\\_kungsparken%20och\\_skansen\\_lejonet.pdf?fbclid=IwAR0RH5m6P9zV47e-B7tOYHkrlHltyPW4OwXnn6etjw6mUvF3p2zSc7\\_6Dbw](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/40326/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_173_vardering_av_ekosystemtjanster_av_urban_gronska_fallstudieomrade_kungsparken%20och_skansen_lejonet.pdf?fbclid=IwAR0RH5m6P9zV47e-B7tOYHkrlHltyPW4OwXnn6etjw6mUvF3p2zSc7_6Dbw)

United Nations Development Programme [UNDP]. (2015). *11. Hållbara städer och samhällen*. Globalamalen.se. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/>

Van Wee, B. (2013). The traffic and transport system and effects on accessibility, the environment and safety: an introduction. I van Wee , Annema & Banister. (Red.). *The Transport System and Transport Policy: an Introduction*. Cheltenham, UK: Edward Elgar.

VASYD. (5 mars 2021). *För att få ditt avfall hämtat*. Vasyd.se. <https://www.vasyd.se/Artiklar/Regler-och-riktlinjer-avfall/for-att-fa-ditt-avfall-hamtat>

VASYD. (u.å). *Så få hårda ytor som möjligt*. Platsforvattnet.vasyd.se. <https://platsforvattnet.vasyd.se/atgard/ta-hand-om-hardgjorda-ymor/>

Världsnaturfonden. (2018). *One Planet Cities. Ledarskap för en levande planet*. WWF. [https://www.wwf.se/cdn.triggerfish.cloud/uploads/2019/01/wwf\\_opc\\_positionering\\_2018.pdf](https://www.wwf.se/cdn.triggerfish.cloud/uploads/2019/01/wwf_opc_positionering_2018.pdf)

Wheeler, S. & Beatley, T. (Red. ). (2014). *The Sustainable Urban Development Reader* (3rd edition). London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315770369>

Wilkinson, T. M. (2013). Nudging and Manipulation. *Political studies*, 2013 (61), (s. 341–355). <https://journals-sagepub-com.proxy.mau.se/doi/pdf/10.1111/j.1467-9248.2012.00974.x>

Zimm, M. (2016). *Tillfällig arkitektur ger plats för kultur: rumsskapande händelser och gemenskapande platser*. Stockholm Stad <https://smarkreativstad.com/wp-content/uploads/2017/10/Tillfallig-arkitektur-ger-plats-f%C3%B6r-kultur-bilaga-1-6.pdf>

## Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

☒ JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

☐ NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.